

Tweede Kamer, Wadden

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Concept

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur hebben op 6 februari 2025 overleg gevoerd met de heer Jansen, staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu, de heer Madlener, minister van Infrastructuur en Waterstaat, en de heer Rummenie, staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur, over:

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 oktober 2024 inzake rapport ABDTOPConsult over bekostiging opgave Wadden (29684, nr. 275);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 8 oktober 2024 inzake vervoerplannen Waddenveren 2025 (23645, nr. 829);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 8 oktober 2024 inzake nota van uitgangspunten concessies Friese Waddenveren vanaf 2029 (23645, nr. 830);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 november 2024 inzake voortgangsrapportage Uitvoeringsprogramma Waddengebied en Staat van de natuur in de Waddenzee (29684, nr. 277);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 20 december 2024 inzake definitief MARIN-rapport Dimensionering vaargeul Lauwersoog-Schiermonnikoog (31409, nr. 470);
- de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 27 januari 2025 inzake reactie op motie gemeenteraad Terschelling met betrekking tot nota van uitgangspunten nieuwe concessies Friese Waddenveren (23645, nr. 833);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 februari 2025 inzake terugkoppeling Bestuurlijk Overleg Wadden 19 december 2024 (29684, nr. 279).

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Peter de Groot

De voorzitter van de vaste commissie voor Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en
Natuur,
Aardema

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Schukkink

Voorzitter: Peter de Groot
Griffier: Meedendorp

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Chakor, Grinwis, Peter de Groot, Heutink, Krul, Pierik, Soepboer en Aukje de Vries,

en de heer Jansen, staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu, de heer Madlener, minister van Infrastructuur en Waterstaat, en de heer Rummenie, staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur.

Aanvang 10.00 uur.

De voorzitter:

Een hele goede morgen, dames en heren op de publieke tribune en de mensen die dit op afstand volgen, vanuit huis of elders. Een warm welkom bij dit commissiedebat Wadden. Uiteraard ook een warm welkom aan de minister en de staatssecretarissen en aan de leden. We gaan zo starten met dit debat. We hebben tot 13.00 uur de tijd met elkaar. In de eerste termijn is er ruimte voor de leden om vier minuten te spreken. Ik zou ook vier interrupties willen toestaan. Ik kijk even naar de leden. De heer Krul is niet officieel lid van deze commissie. Kunt u ermee instemmen dat de heer Krul namens het CDA ook een inbreng zal leveren vandaag? "Voor deze ene keer" hoor ik al. Nou, dat hoor ik altijd bij een debat, dus dat is hartstikke goed.

Ik begrijp dat mevrouw Chakor nog een punt van orde heeft voordat we beginnen. Gaat uw gang.

Mevrouw Chakor (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter. Ik begin inderdaad gelijk met een punt van orde. Er speelt op dit moment ontzettend veel op de Wadden. Dat vraagt ook om onze aandacht en om een zorgvuldige afweging. Eergisteren nog mochten we in de krant lezen dat minister Hermans haar kabels dwars door de Schier wil trekken. Ik had haar graag ook hierover willen bevragen, maar daar was geen meerderheid voor. Maar mijn punt gaat over de resterende onderwerpen. We hebben maar vier minuten spreektijd. We spreken elkaar eigenlijk maar één keer per jaar. Dat is veel te weinig om recht te doen aan wat er speelt op de Waddeneilanden, waar de inwoners mee te maken hebben. Ik zou daarom graag een minuut extra spreektijd willen, zodat we ook recht doen aan deze regio.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de andere leden. Ik maak vooraf de opmerking dat we bij de tijdsduur van het debat rekening houden met de spreektijd. Heel vaak worden hier debatten gevoerd waarbij we niet meer toekomen aan de tweede termijn. Ik wijs u er ook op — dat doe ik gewoon als voorzitter van deze commissie — dat wij elke twee weken een procedurevergadering hebben. Volgende week hebben we ook een strategische procedurevergadering, waarin wij bespreken hoe wij vergaderen. Laten we het daar vooral met elkaar over de frequentie en de spreektijden hebben. Ik geef nu graag het woord aan de heer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter. We hebben drie bewindspersonen vandaag. 13.00 uur wordt al ongelofelijk moeilijk als ik ook kijk naar het aantal sprekers dat hier vandaag zit. Dus geen steun voor het verlengen van de spreektijd, maar ik wil mevrouw Chakor wel uitnodigen om bij de strategische procedurevergadering het verzoek te doen om het aantal debatten over de Wadden te verhogen naar twee. Ik sluit niet uit dat dit dan op onze steun kan

rekenen.

De **voorzitter**:

Ik kijk nog even naar de andere leden als het gaat over het verlengen van de spreektijd. Mevrouw De Vries.

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):

Laten we het gewoon proberen in vier minuten en kijken hoever we komen. Volgens mij moeten we daar allemaal ons best voor doen. Het zal misschien zo zijn dat we hier niet wat langer spreken, maar ik steun wel het voorstel van de heer Heutink om twee keer per jaar over de Wadden te spreken, want het is belangrijk genoeg.

De heer **Soepboer** (NSC):

Het ding is dat we met de eindtijd blijven zitten. Ik wil het ook een ordentelijk debat laten zijn, en ook de tweede termijn en de beantwoording door de regering goed laten verlopen. Helaas nu geen steun voor het verzoek om de spreektijd te verlengen met een minuut, maar wel steun, denk ik, om in de procedurevergadering te besluiten om twee keer per jaar over de Wadden te spreken. Dat lijkt mij hartstikke goed. Dat doet ook wat meer recht aan het belang.

De **voorzitter**:

Ik zie daarop geknik. Dat is hartstikke mooi. Zo werken wij ook, om dat soort dingen vooraf te bespreken en achteraf weer vooruit te kijken. Dan gaan we dat doen, mevrouw Chakor, en houden we het bij vier minuten spreektijd en, zoals gemeld, bij vier interrupties. We gaan eens kijken hoe dat gaat in de tijd. Als u heel kort kunt interrumpen, dan wil uw voorzitter er zeker naar kijken als er meer vragen aan elkaar zijn. Laten we snel van start gaan, zou ik willen zeggen, want we hebben maar drie uur. Ik zou de heer Soepboer van Nieuw Sociaal Contract het woord willen geven. Gaat uw gang.

De heer **Soepboer** (NSC):

Dank, voorzitter.

Gauris rin ik op har sâlte kwelders
oer diken en op strannen
ûnder in grouwe loft
rin ik oant myn ankels yn har wegen
snûf ik har swietrook op
en slút myn eagen
sekondenlang
en as ik se wer iepenje
dan is se noch moaier as dat ik tocht.

Voorzitter. Vandaag gaat het over een van de mooiste gebieden ter wereld: de Wadden, met prachtige natuur, Dark Sky- en UNESCO-status en nog veel meer. Een gebied om prachtig te wandelen, te fietsen en te fotograferen. Jaarlijks trekt het honderdduizenden toeristen. Een gebied waarin energie wordt gewonnen voor grote delen van Nederland. Maar het is ook het gebied waarin mijn favoriete café staat, het gebied waarin mijn zoontje naar school gaat en waarin mijn huis staat. En dat vergeten we weleens: dat er mensen wonen en werken in dit gebied. Ik wil hier vandaag spreken vanuit de bewoners

van het Waddengebied, van de vaste wal, maar zeker ook van de eilanden.

Voorzitter. Het lijkt soms dat de Wadden gevierendeeld worden door belangenorganisaties, die allemaal aan een kant trekken. Het UNESCO-Werelderfgoed en de natuurorganisaties behartigen vanzelfsprekend het natuurbelang, waardoor activiteiten zoals baggeren en werkzaamheden aan dijken lastig worden. Ten gunste van de energietransitie moeten er kabels en andere zaken in de grond worden gelegd. Vissers willen in het gebied vissen, maar ook voor hen wordt het steeds lastiger om hun beroep te kunnen uitoefenen. Het toerisme is aan de ene kant een goede bron van inkomsten, maar zet tegelijkertijd lokale gemeenschappen onder druk. Dat zijn zomaar een aantal belangen, maar de belangen die vaak worden vergeten of achteraan komen zijn die van de mensen die er wonen en die vandaag ook op de tribune zitten. Juist dat belang wil NSC behartigen. Het gaat hier over de bestaanszekerheid van de bewoners van het gebied.

Laten we positief beginnen. We zijn erg blij dat de minister op onze schriftelijke vragen heeft geantwoord dat de MIRT-verkenning Bereikbaarheid Ameland door kan gaan. Toch hebben we een aantal vragen hierover. De huidige wijze van baggeren blijft een groot probleem dat impact heeft op de vaargeul en daarmee de bereikbaarheid. Kan de minister toezeggen dat er harde afspraken komen over de dimensies van de vaargeul, bijvoorbeeld in de concessies? Hoe kijkt de minister aan tegen het verlengen van de huidige concessie met vijf jaar om daarna, als bijvoorbeeld de MIRT-verkenning is gedaan, de nieuwe concessie zorgvuldig te kunnen verlenen? Is de minister het eens met de fractie van Nieuw Sociaal Contract dat de bereikbaarheid van de eilanden een taak van zorg is van de overheid en dat we daarom op termijn af zouden moeten van het hele idee van concessies? Welke mogelijkheden ziet de minister om de Waddenveren onder het ov te brengen?

We lezen dat de tarieven van de veerdiensten gaan stijgen en dat er andere zaken in de pijpleiding zitten die ook prijsopdrijvend zijn. Dit raakt de mensen van de eilanden onevenredig hard in hun portemonnee. Wat gaat de minister hieraan doen? Is de minister bijvoorbeeld bereid om op termijn de budgetneutraliteit los te laten, zeker ook gezien het debat dat we gisteren hebben gevoerd over Elke regio telt!?

De voorzitter:

Meneer Soepboer, er is een interruptie van de heer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

NSC maakt zich terecht druk om de betaalbaarheid van de veerdiensten. Dat doen wij ook. Tegelijkertijd overweegt het kabinet allerlei plannen uit te voeren voor de elektrificatie van de schepen. Beseft de heer Soepboer wat die hele exercitie kost, niet alleen voor de veerdiensten maar ook voor de mensen die dit uiteindelijk moeten opbrengen?

De heer Soepboer (NSC):

Dat is precies waarom ik dit punt naar voren breng. Ik zei net dat er nog een aantal zaken in de pijpleiding zitten die ook prijsopdrijvend kunnen zijn. Dit zijn typisch van die zaken die in de pijpleiding zitten en prijsopdrijvend kunnen werken. Als je dat wilt, is dat prima, want we willen met elkaar verduurzamen en vergroenen enzovoorts en we willen voldoende elektrisch gebruik op de eilanden. Dat is prima, maar dan zul je ook aan de

kostenkant moeten kijken wie het gaat opvangen. Gisteren hebben we een mooi debat gehad over de investeringslogica van het Rijk en dat we daar misschien op een andere manier over moeten nadenken. De oproep van de minister was toen om bij elk commissiedebat de regiokaart te trekken. Dat gaan we zeker doen, dus bij dezen. Als we dit met z'n allen willen, laat dan in ieder geval de budgetneutraliteit los, kijk wat je vanuit het Rijk nog kunt doen en zorg ervoor dat het geld dat wordt geïnvesteerd ten goede komt aan de mensen die er wonen. Dat zou mijn antwoord zijn.

De voorzitter:

Dank u wel. U vervolgt uw betoog.

De heer Soepboer (NSC):

Dank. Hetzelfde geldt eigenlijk voor de verbinding tussen Terschelling en Vlieland. Dat is een heel belangrijke verbinding voor het onderwijs en de zorg. Is de minister bereid om te kijken wat hij kan doen om deze verbinding te garanderen?

Voorzitter. Dan wind op zee. Er komen kabels onder Schiermonnikoog door. Laat me maar zeggen dat onze fractie zich daar ernstige zorgen over maakt. De regio wordt weer als wingewest gebruikt. Tegen welke prijs gebeurt dat? Ik vraag de minister of dit nou echt niet anders kan. Als het echt niet anders kan, en alleen dan, roep ik de regering op om niet alleen ruime compensatie te garanderen, maar ook participatie mogelijk te maken. Ik vraag de minister welke mogelijkheden hij ziet om participatie te organiseren. Misschien kunnen zelfs dorpen participeren door middel van coöperaties of iets dergelijks. Hoe kijkt de minister daarnaar?

Voorzitter. Tot slot vraag ik de minister om een aantal lopende zaken langs te gaan. Hoe gaat hij onze motie over het adviesrecht voor de eilanden concreet verwerken in de uitvoering? Hoe staat het met de motie over de watertaxi's die ik samen met de heer Pierik heb ingediend? Ik begrijp dat er gesprekken zijn geweest. Kan de minister tot slot vertellen hoe de gesprekken verlopen tussen de regering en de NAM over Ternaard, in lijn met de breed aangenomen motie van collega Postma?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw inbreng, meneer Soepboer. Ik wacht nog 25 seconden totdat de vergaderbel van de plenaire voorbij is. Daarna geef ik het woord aan de heer Krul namens het CDA. Ga uw gang.

De heer Krul (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de collega's dat ik vandaag mijn collega Eline Vedder mag vervangen. Zij moest gisterenavond laat naar haar jongste zoontje in Drenthe. Ze kon heen en weer. Dat had niet gekund als ze op de Wadden had gewoond, zeg ik maar. Ik hoefde er niet lang over na te denken, want net zoals de heer Soepboer voel ik mij erg verbonden met dit gebied omdat ik in het gebied woon. Ik ben op 300 meter van de Waddenzee opgegroeid in het prachtige dorp Huisduinen, daar waar de Noordzee de Waddenzee raakt.

Er is veel te doen in dit gebied. Het gaat dan vaak over de toegankelijkheid van het gebied, want veerdiensten zijn nou eenmaal geen openbaar vervoer. Maar als er qua

belang iets een publieke dienst is, dan zijn het de veerdiensten. Het gaat om de levensader van de eilanden. Ik ben benieuwd of de staatssecretaris een brief kan toezeggen waarin mogelijke oplossingsrichtingen in kaart worden gebracht om de veerdiensten ook financieel als publiek belang aan te merken. Een vergelijkbare vraag heb ik over het scholierenbootje, waarop in de praktijk niet alleen scholieren zitten maar mensen uit alle delen van de samenleving. Ik ben benieuwd of dit als publiek belang aangemerkt kan worden.

Voorzitter. Ik heb een paar vragen over de voortgangsrapportage Uitvoeringsprogramma Waddengebied en de Staat van de natuur. De impact van toerisme op natuur is daar slecht in beeld. Denk aan activiteiten die nu een forse belasting meebrengen en op een andere plek op hetzelfde eiland misschien minder belastend zouden zijn. We merken dat bijvoorbeeld Schiermonnikoog gemeentelijk aan de slag is om dit in beeld te krijgen, maar zij kunnen hulp gebruiken bij concrete acties. Dat hoeft niet per se geld te kosten. Ziet de staatssecretaris daar mogelijkheden?

De andere zijde van deze medaille is dat er zorgen zijn of bepaalde activiteiten überhaupt nog wel door kunnen gaan als gevolg van de ontwikkeling van het natuurkader. Denk bijvoorbeeld aan de Ronde om Texel, die steeds moeilijker te organiseren is. Hetzelfde geldt voor de Haven Oudeschild, waar de ziel echt uit zal verdwijnen als de laatste vissers niet meer op het wad mogen. Wil zowel de minister van IenW als de staatssecretaris van LNVN hierop reflecteren?

Op Texel lijkt er spanning op de lijn te zijn met Staatsbosbeheer. Parkeerterreinen in de duinen opknappen ligt moeilijk en hun terreinen openhouden voor de toerist willen ze niet. Boeren die grond pachten, krijgen onmogelijke eisen en schapenhouders kunnen niet in de natuurgebieden van SBB terecht, waar overigens generatieslang schapen hebben gelopen. Welke mogelijkheden hebben wij om Staatsbosbeheer in de meewerkstand te krijgen? Schrijnend is vooral de Hoge Berg, een cultuurhistorisch landschap met kleinschalige schapenhouderij, duunwallen en skéépeboeten. Graag hoor ik van de staatssecretaris of hij vindt dat SBB in zijn ogen genoeg doet om dit bijzondere cultuurhistorische landschap te beschermen.

De renovatie van de veerbrug op Texel en Den Helder is uitgesteld door Rijkswaterstaat. Er zijn inmiddels netten aangebracht om de vallende stukken beton tegen te houden. Het is geen brug die een paar maanden afsluitbaar is. We kunnen het verkeer daar niet omleiden. Alle transport moet met de boot. Bij een grote brand heeft de brandweer steun nodig van korpsen uit de Noordkop. Minister, welke mogelijkheden hebben we tot versnelling?

Voorzitter. Wil de minister in kaart brengen wat de voortgang is van het meningsverschil met Rijkswaterstaat over de afkoopsom voor het onderhoud van de haven in Oudeschild?

Voorzitter, tot slot. Dit zal misschien alleen minister Madlener herkennen, want in een vorig leven zaten wij allebei in de commissie IenW. Dan hamerde ik in elk debat op de parel van het Noorden. Dan heb ik het natuurlijk over de vuurtoren Lange Jaap, de hoogste en de oudste gietijzeren vuurtoren van Europa. Die staat al jarenlang weg te rotten. Deze maand is de maand van de waarheid, want als het goed is — zo vraag ik aan de minister — komt er deze maand eindelijk duidelijkheid over de vraag wanneer we

dit prachtig stukje erfgoed gaan restaureren. Niet alleen heeft zo'n vuurtoren een functie voor het Waddengebied, de Noordzee en het scheepsverkeer, maar hij draagt ook bij aan de identiteit van de inwoners van de Wadden. Ik ben heel benieuwd of de minister hier in zijn eerste termijn duidelijkheid over kan geven.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Krul. Ik geef graag het woord aan de heer Grinwis van de ChristenUnie.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Voorzitter. Wat mooi om vandaag als volksvertegenwoordigers en leden van het kabinet met elkaar van gedachten te mogen wisselen over de Wadden, met allemaal liefhebbers van deze unieke regio. Het zijn eilanden waarop gewoond, gewerkt, genoten en gerecreëerd wordt — waar erfgoed, maar geen museum.

Voorzitter. Allereerst iets over de toekomstige bereikbaarheid van de Wadden, mijn hoofdpunt van vandaag. Dit is een groot zorgpunt voor bewoners, raadsleden en bestuurders van de Waddengemeenten. De veerverbinding is voor de eilanders namelijk hun levensader; het werd al gezegd. Zeker als het gaat over de concessie Oost, met daarin de verbinding naar Ameland en Schiermonnikoog, zijn er zorgen. Het talmen van lenW met het starten van de verkenning van de Amelandverbinding heeft de zorgen nog eens vergroot. De concessies volgen het stramien van "iedere vijftien jaar een nieuwe". Dat is op zich logisch. Investerings in veerboten moeten gefinancierd en terugverdiend kunnen worden, en kaartjes moeten niet te duur worden, wat sowieso al een hele grote zorg is voor de eilanders. De nota van uitgangspunten geeft echter aan dat de uitkomsten van de MIRT-verkenning bepalend zullen zijn voor het profiel van de toekomstige concessie Wadden Oost. Dat alleen al betekent dat er geen eenduidig programma van eisen te schrijven is op basis waarvan een heldere inschrijving kan worden gedaan. Dan heb ik het nog niet eens over de bottleneck netcongestie, die elektrisch varen nog jaren in de weg zit, plus het wat meer autoluw maken van Ameland en wat dat gaat betekenen voor de dimensionering van de schepen.

Zijn de bewindspersonen van lenW bereid om het vijftienjaarstramien voor de concessie Oost in de tijd op te schuiven, bijvoorbeeld met vijf jaar, zodat we niet in een onverantwoorde tijds-klem terechtkomen? Hoe zou zo'n uitstel met een jaar of vijf eruit kunnen zien? Is verlenging van de huidige concessie mogelijk of moet er een nieuwe concessie voor vijf jaar komen met het huidige materieel, een soort tussenconcessie die de facto een verlenging betekent? Deze vraag geldt eigenlijk ook voor de concessie West, gelet op de grootschalige havenrenovatie op Terschelling. Als onze lenW'ers daar niet toe bereid zijn, hoe garanderen ze dan een programma van eisen waarin geen open eindjes meer zitten voor de eilanders en geen kostenrisico's voor de aanbieder, zodat er zonder disclaimers op ingeschreven kan worden? Hoe verhoudt de opgave van elektrificatie zich volgens de minister met de nog jaren voortvloeiende netcongestie in de keuzes die de komende tijd al moeten worden gemaakt met het oog op de beide nieuwe concessies?

Ten tweede de vaargeul naar Ameland. Dat is een waar zorgenkind, een zeer grillig gebeuren waaraan gigabaggerinspanningen en dus ook -kosten zijn verbonden. Welke

garanties geeft de minister Ameland, de concessiehouder en de Kamer dat de vaargeul altijd afdoende zal worden gebaggerd en dat de bereikbaarheid van Ameland niet in het geding komt? Als het Rijk zijn baggerplicht verzaakt, waar mag dan de rekening van bijvoorbeeld de concessiehouder naartoe worden gestuurd?

Ten derde, voorzitter. Of we nu blijven varen vanuit Holwerd of gaan varen vanuit Ferwerd, aan beide opties zijn serieuze kostenrisico's verbonden, niet alleen voor het Rijk, maar ook voor de bewoners en reizigers en voor de reder. Is de minister bereid om budgetneutraliteit als eis los te laten? Is dat sowieso niet raar? Dat doen we bij ov-concessies toch ook niet? Ook al is het formeel geen ov, de facto is het dat toch wel. Ziet de minister echt geen alternatief voor die concessietrammelant? Waarom zijn de Bikkergeldten eigenlijk niet gebruikt om de prijsstijging van de kaartjes te dempen? 8,9% versus 0% voor de bus is toch wel erg fors.

Dat brengt me op mijn vierde punt, de zeggenschap van de eilandbewoners en eilandbestuurders in dit alles. Dit is ondanks aangenomen moties nog steeds niet goed geregeld. Kabinet, elke regio telt, toch? Regel die zeggenschap dus.

Ten vijfde heb ik een vraag voor de staatssecretaris van LVVN. Zorgt hij ervoor dat er niet te krappe baggerafspraken worden gemaakt in de toekomstige beheerplannen voor de Waddenzee en mitsdien in toekomstige baggercontracten? Hoe wil lenW dat garanderen richting de eilanden en concessiehouders terwijl daar nu nog geen duidelijkheid over is? En wat is de komende jaren eigenlijk het perspectief voor de garnalenvissers in de Waddenzee?

Tegelijkertijd moeten we beter zorgen voor de unieke Waddenzee. Kan de staatssecretaris ons een actueel inzicht geven in de cumulatieve effecten van alle activiteiten die nu al op, in, rond of onder de Waddenzee plaatsvinden? En wanneer komt er een herstelplan Werelderfgoed Waddenzee? Het kabinet wil de UNESCO-Werelderfgoedstatus toch ook behouden? Graag een reactie.

Ten slotte. Minister Hermans zit er niet. Toch krijg ik graag de reactie van de noordelijke bestuurders op het trekken van kabels onder Schiermonnikoog door. Dat is niet hoe we eigenlijk voor het Waddengebied zouden moeten zorgen.

De voorzitter:

Dank u wel. U heeft een interruptie van de heer Soepboer.

De heer Soepboer (NSC):

Om te kijken of we het eens zijn wil ik toch even een soort gedachteoefening doen met de heer Grinwis over dat herstelplan Wadden waar hij het over heeft. Waaruit zou dat herstelplan kunnen bestaan? En hoe weegt de heer Grinwis dan de verschillende belangen waar ik in mijn spreektekst over sprak? We zien dat het Waddengebied door heel veel belangen uit elkaar wordt getrokken. Ik hoop natuurlijk dat we die in zo'n herstelplan bij elkaar kunnen brengen, maar hoe ga je die dan wegen? En hoe zwaar weeg je dan het belang van de mensen die er wonen?

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ik denk dat we daar gezamenlijk naar op zoek moeten, samen met de bewoners van het Waddengebied en de ondernemers op de Waddeneilanden, maar ook de organisaties

die zorgen voor de natuur. Volgens mij hadden collega Soepboer en ik dezelfde insteek als het gaat om het Waddengebied, namelijk dat we moeten vertrekken vanuit het perspectief van de bewoners en van de generaties die waren en de generaties die komen. Dat is namelijk onlosmakelijk het eerste perspectief bij dit gebied. Tegelijkertijd zijn er inderdaad belangen die het gebied overstijgen. Het is uniek Werelderfgoed en daar moeten we goed voor zorgen. We hebben een Europese verplichting om met natuurherstel aan de slag te gaan. Er is veel te doen geweest over die richtlijn, maar die is met veel vijven en zessen toch aangenomen in Europa. Dat betekent dat wij met natuurherstel aan de slag moeten gaan en dat LVVN, ik meen in de persoon van de staatssecretaris, heel snel met een visie moet komen op hoe hij die richtlijn gaat invullen. Mijn suggestie is dat hij daarbij specifiek ingaat op hoe een herstelplan voor het Waddengebied eruit zou kunnen zien. Natuurlijk, volgens mij zitten wij er qua insteek hetzelfde in. Dat is even voor nu; concreet ga ik dat nu niet helemaal uitwerken, want dan gaan we de vier minuten ver voorbij.

De voorzitter:

U heeft nog een interruptie van mevrouw Chakor van GroenLinks-Partij van de Arbeid.

Mevrouw **Chakor** (GroenLinks-PvdA):

Ik hoorde het verhaal aan van de heer Grinwis waarin hij de unieke waarde van het UNESCO-werelderfgoed en het belang daarvan aanhaalde. Daarnaast hield hij een duidelijk pleidooi voor meer en extra baggeren, als ik het goed heb begrepen. Dus ik vraag me af hoe die twee zaken rijmen. Dat klopt niet, want baggeren heeft een gigantische invloed en is totaal geen duurzame oplossing.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Het korte antwoord: die rijmen niet. Het zijn belangenafwegingen. Er geldt niet één belang. Mijn eerste perspectief is dat er mensen wonen, en daar willen we goed voor zorgen. Het is hun levensader. Ik denk niet dat mevrouw Chakor daar anders in zit. De grootste zorg betreft Ameland, waar die vaargeul continu dichtslibt. Dat gaat gewoon voor. Ik zal niet accepteren als een toekomstig baggerplan en toekomstig beheerplan — daarom ook mijn vraag aan LVVN — de facto betekent dat de bewoners van Ameland nog meer dan nu niet van het eiland af kunnen en niet hun verplichtingen kunnen nakomen. Daarom sta ik positief tegenover ...

De voorzitter:

Meneer Grinwis, dank u wel.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

... een MIRT-verkenning met betrekking tot Ferwert.

De voorzitter:

Meneer Grinwis, ik wil niet dat als ik u probeer aan te manen om uw antwoord kort te houden, u dan gewoon doorpraat. De tweede interruptie van mevrouw Chakor.

Mevrouw **Chakor** (GroenLinks-PvdA):

Volgens mij kunnen die twee ontzettend goed samen. Aan de ene kant is het een levensader voor de inwoners, vanwege de bereikbaarheid, en aan de andere kant moeten we kijken naar een duurzame oplossing. Dat hangt natuurlijk samen met wat we straks gaan doen. Blijft de locatie vanwaar de boten vertrekken dezelfde of verhuist men

richting Ferwert? Want je kunt ook naar de volgende oplossing kijken. Ik vraag de heer Grinwis of hij, ook qua plan voor natuurherstel, openstaat voor een oplossing waarbij je bijvoorbeeld toe kunt gaan naar lichtere boten. Dan hoeft je minder te baggeren en dan kun je bij hoogwater eventueel grotere boten laten varen. Dan is er een win-winsituatie, met een duurzame oplossing: mensen kunnen dan nog steeds van A naar B én je schaadt de natuur niet.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik bekijk het vooral praktisch. De huidige veerboten van Wagenborg hebben al een heel geringe diepgang. Dus het valt te bezien of de diepgang nog veel minder kan worden. Daarom sta ik positief tegenover een MIRT-verkenning naar de toekomstige verbinding met Ameland en sta ik niet op voorhand negatief tegenover verplaatsing naar Ferwert, omdat het vanuit vaargeulperspectief en de belasting van de Waddenzee waarschijnlijk beter is — ook al weet ik dat natuurorganisaties daartegen gekant zijn. Ik sta open-minded in deze discussie en wil die MIRT-verkenning alle kans geven. Elektrificatie en het autoluw maken van Ameland hebben natuurlijk impact op de dimensionering van een nieuw schip. Daarom pleit ik nu, alles overziende en gezien alle onzekerheden, voor de facto een verlenging c.q. een tussenconcessie van vijf jaar in plaats van dat we ons nu weer vastleggen op vijftien jaar, terwijl er superveel onzekerheden zijn over Ferwert/Holwerd, over netcongestie en elektrificatie en over wat het autoluw maken betekent voor de dimensionering van een nieuw schip.

De **voorzitter**:

Dank u wel. We gaan naar de volgende spreker. De heer Grinwis deelt nog mee dat hij zo de vergadering gaat verlaten en dat dat niet uit desinteresse is maar omdat hij verplichtingen heeft bij een ander debat, in de plenaire zaal.

Meneer Heutink, gaat uw gang, voor uw inbreng namens de PVV.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. Als we het over de Waddeneilanden hebben, hebben we het misschien wel over het mooiste stuk van Nederland. Daar moeten we met z'n allen trots op zijn. Niet voor niets werd Schiermonnikoog vorig jaar opgenomen in een lijstje van CNN met de tien mooiste eilanden ter wereld. De Wadden zijn een echte trekpleister en dat brengt de nodige druk met zich mee. De bereikbaarheid van de eilanden moet goed blijven. Eilanders en vakantiegangers moeten te allen tijde kunnen rekenen op een betrouwbare veerpont. De PVV juicht de komst van een concessie dus toe, maar we hebben wel een aantal verbeteruggesties voor de minister.

Voorzitter. Voor de PVV is het van groot belang dat de toekomstige vervoerder deel gaat uitmaken van het leven op het eiland. De vervoerder moet bijdragen aan de welvaart en het geluk van het eiland en zijn bewoners, want veel werknemers van de vervoerder zullen ook eilandbewoner zijn. Ze moeten zich verbonden kunnen voelen met een bedrijf dat zo'n cruciale rol in hun samenleving inneemt — en de nota van uitgangspunten rept daar niet over. Ik vraag de minister dus om een reactie daarop te geven en te kijken hoe we dat in het programma van eisen kunnen opnemen.

Voorzitter. Tegelijkertijd maakt de PVV zich zorgen om de betaalbaarheid van de veerpont. Deze regering zet in op een budgetneutrale veerpontdienst. Dat betekent dus dat het bedrijf geen winst mag maken. En hoewel dat een goed idee lijkt, zitten er tal van

haken en ogen aan. Want tegelijkertijd worden deze veerponten verplicht om naar elektrisch varen over te schakelen. Iedereen weet dat dat een peperdure exercitie is. Wie gaat dat dan betalen? Wij weten het wel: die rekening kan natuurlijk worden opgehoest door de eilanders en door de vakantiegangers. Dat moeten we echt voorkomen. We willen dat de minister hiervoor gaat waken, bijvoorbeeld door minder van dit soort strenge eisen op te leggen aan de veerpontbedrijven. Graag een reactie van de minister hierop.

Voorzitter. Dan nog dat verschrikkelijke verhogingsplafond van de tarieven. Als we iets hebben kunnen leren van de situatie op het spoor, dan is het wel dat een verhogingsplafond niks meer betekent dan een vrijbrief om de tarieven maar te blijven verhogen. En daar hoeft niet eens een goede reden voor te zijn, want ze mogen het gewoon doen. Wij zeggen dus: weg met dat verhogingsplafond. Wat ons betreft moet elke tariefstijging vooraf goedkeuring krijgen van het kabinet, elk jaar opnieuw. Graag een reactie.

Dan wil ik het nog hebben over de Wadkabels die aangelegd moeten worden om het elektrisch varen mogelijk te maken. Uit de nota van uitgangspunten blijkt dat voor vrijwel ieder eiland één of meer Wadkabels moeten worden aangelegd. En we voorzien daarmee echt problemen. We willen graag van de minister horen hoe bijvoorbeeld het baggeren van de vaargeul en het aanleggen van al die kabels zich tot elkaar verhouden. Gaat dat wel goed? Graag willen we een uitgebreide uitleg over hoe de minister denkt dit te kunnen gaan bewerkstelligen.

Tot slot, voorzitter, wil ik het hebben over TSM, de boot van en naar Terschelling en Vlieland. TSM heeft besloten om komend jaar minimaal 355 afvaarten te schrappen. Dit doen ze, zeggen ze, vanwege een personeelstekort en de wil om schadelijke emissies te beperken; we moeten niet onnodig schadelijke emissies uitstoten, zeggen ze. Dat eerste argument, dat van het personeelstekort, kunnen we nog begrijpen. Maar dat tweede gaat er bij ons echt niet in. De inwoners van Terschelling en Vlieland hebben recht op een onverstoorde toegang tot hun eiland. Die moeten zich niet druk hoeven te maken of er wel of niet voldoende afvaarten zijn. We verwachten dat TSM de personeelstekorten op orde gaat brengen en daarna de geschrapte afvaarten weer in de dienstregeling opneemt. Ik verwacht ook dat de minister daarop gaat toezien en gaat zorgen dat dat goed komt.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U heeft een interruptie van mevrouw Chakor.

Mevrouw **Chakor** (GroenLinks-PvdA):

Ik hoor het verhaal over de betaalbaarheid. Ik ben het er heel erg mee eens dat we daarnaar moeten kijken. Met betrekking tot de budgetneutraliteit sta ik er iets anders in, want je kunt als rijksoverheid natuurlijk ook de verantwoordelijkheid nemen. Er is bijvoorbeeld een doelstelling om in 2030 55% minder emissies uit te stoten. Dat is een feit. Maar het verhaal van de heer Heutink gaat er heel erg over hoe we ervoor kunnen zorgen dat we minder aan elektrificatie doen, terwijl we onze doelstellingen moeten halen. Hoe werkt dat?

De **voorzitter**:

Hoe werkt dat, meneer Heutink?

De heer **Heutink** (PVV):

Dat werkt ongelooflijk simpel. Wij willen dat de overtocht betaalbaar blijft voor iedereen die deze willen maken. Als we maar klakkeloos doorgaan zoals we al die jaren hebben gedaan, dan weet ik niet waar we gaan belanden. We gaan elektrificeren. Als het aan mevrouw Chakor ligt moeten er zelfs nog andere boten komen omdat de vaargeul niet gebaggerd mag worden. De kaartjes van de overtocht zullen onbetaalbaar worden. Wij willen dat de minister en het kabinet daar scherp toezicht op houden. Wat ons betreft staat de overtocht van en naar de eilanden altijd op één. Dat dit mevrouw Chakor waarschijnlijk niet zint, dat laat ik helemaal bij haar, maar wij willen dat de kaartjes voor de overtocht betaalbaar zijn, betaalbaar blijven en, als het aan ons ligt, zelfs nog een beetje goedkoper worden.

De **voorzitter**:

Mevrouw Chakor, uw laatste interruptie.

Mevrouw **Chakor** (GroenLinks-PvdA):

Eventjes wat feiten op orde, denk ik. Ik ben het namelijk helemaal eens met het punt van betaalbaarheid. Dat kan ook ontstaan. Overal financiert de rijksoverheid of de provincie gewoon mee aan het openbaar vervoer en hier gebeurt dat niet. Het Rijk is nu gewoon aan zet om ervoor te zorgen dat we die betaalbaarheid inderdaad omhooghouden, maar dat we ook voorzien in de doelstelling om emissievrij te worden. Dat is een langetermijnvisie. We redden het niet met kortetermijndenken dat niks oplost. Ik schrik inderdaad heel erg van het kortetermijndenken van de heer Heutink: dat hij alles gooit op de schouders van inwoners, in plaats van dat hij komt met een langetermijnvisie en inderdaad vanuit het Rijk met geld over de brug komt.

De heer **Heutink** (PVV):

Laten we hopen dat de langetermijnvisie van GroenLinks-Partij van de Arbeid in ieder geval nooit de waarheid gaat worden. Als we doorgaan op de weg die mevrouw Chakor wil, betekent dat dat de rederijen alle boten moeten ombouwen of vervangen. Al die boten zijn aangeschaft voor een periode van 20 tot 25 jaar. In die tijd worden met de huidige budgetneutraliteit de daarvoor gedane investeringen terugverdiend. Als zo'n rederij extra maatregelen moet geen nemen om die boten of om te bouwen naar een elektrisch schip of om ze te vervangen, dan zullen die kosten moeten worden terugverdiend. Dan hoor ik mevrouw Chakor zeggen: nee, heel Nederland mag daar aan gaan meebetalen. Dat wil ik nog wel even gaan zien en het enige wat ik van de minister wil horen is of hij ervoor wil zorgen dat de kaartjes voor de overtocht betaalbaar zullen blijven, nu en in de toekomst.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Meneer Pierik, uw inbreng namens de BBB.

De heer **Pierik** (BBB):

Dank, voorzitter. De bereikbaarheid van de Waddeneilanden is geen luxe maar noodzaak. Voor eilandbewoners vormen de veerverbindingen de levensader. Het is al drie of vier keer genoemd. Die levensader is van cruciaal belang en zorgt voor toegang tot zorg, onderwijs, werk en voor de aanvoer van levensmiddelen. Continuïteit,

betrouwbaarheid en betaalbaarheid van deze verbindingen moet topprioriteit zijn.

Voorzitter. De afname van het aantal afvaarten in de dienstregeling van 2025 ten opzichte van 2024 baart de BBB zorgen. Minder afvaarten betekent minder flexibiliteit en een grote druk op de overgebleven verbindingen, zeker wanneer er onderhoudswerkzaamheden aan kades en bruggen gelijktijdig plaatsvinden. Kan de minister garanderen dat de dienstregeling op alle dagen van het jaar vervoer aanbiedt dat recht doet aan de levensaderfunctie? Kan de minister ook aangeven hoe er in de nieuwe dienstregeling rekening gehouden wordt met de benodigde capaciteit voor het goederenvervoer?

Voorzitter. Dan toch ook nog even kort over de watertaxi. De heer Soepboer noemde die net ook al even. Ruim drie weken geleden is de motie-Pierik c.s., medeondertekend door de leden Soepboer, Veldman en Heutink, vrijwel Kamerbreed aangenomen. Kan de minister al aangeven of hij, zoals in de motie is gevraagd, inderdaad op 25 februari hierover een concrete oplossing voor Amelanders kan presenteren?

Voorzitter. De bereikbaarheid van de eilanden gaat ook over vaargeulen. De natuurlijke dynamiek zorgt ervoor dat geulen constant veranderen. Het baggeren van vaargeulen is belangrijk om de bereikbaarheid van de eilanden te garanderen. Welke garanties kan de minister geven dat de vaargeul naar Ameland altijd de afgesproken breedte en diepte heeft, ook gezien de afhankelijkheid van getijden en weersomstandigheden?

Voorzitter. Dan de betaalbaarheid van de veerboten. Budgetneutraliteit is een belangrijk uitgangspunt bij de concessieverlening, maar dit mag nooit ten koste gaan van de betaalbaarheid voor de eilandbewoners die zo afhankelijk zijn van deze verbindingen. Jaarlijkse tariefverhogingen van 4% drukken zwaar, zeker voor eilandbewoners en forensen. De huidige kortingen voor eilandbewoners zijn een stap in de goede richting, maar kan de minister garanderen dat de veerverbindingen betaalbaar blijven voor eilandbewoners, gezien de jaarlijkse tariefsverhoging en de onduidelijkheid over de daadwerkelijke kortingen?

Voorzitter. De voorbereiding van ...

De voorzitter:

Meneer Pierik, als ik u heel kort mag onderbreken: de heer Heutink heeft over dit punt een interruptie.

De heer Heutink (PVV):

Ik hoorde meneer Pierik aanslaan op die tariefstijging van 4%. Wij hebben daar net in onze bijdrage ook even op gereflecteerd. Wij vinden dat die vrijblijvende tariefsverhoging zoals opgenomen in de concessie, de vorige concessie en de huidige ... Dat dat zomaar kan! Wat vindt meneer Pierik daar eigenlijk van? Vindt hij met ons dat we daarvan af moeten stappen om te voorkomen dat ze klakkeloos telkens die tarieven verhogen?

De heer Pierik (BBB):

Budgetneutraliteit is voor ons niet heilig. Dat kan niet ten koste gaan van de betaalbaarheid van die kaartjes. De betaalbaarheid van die kaartjes blijven wij heel cruciaal vinden, want het gaat om de levensader voor die eilanden, voor de bewoners. Die moeten we intact houden. De tariefsverhogingen in de afgelopen jaren zijn echt wel

het maximum. We moeten daar behoorlijk de hand aan houden.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik heb nog geen antwoord op mijn vraag. Ik kom met een concreet voorstel, namelijk dat op het moment dat een rederij een tarief wil verhogen — ik kan me voorstellen dat dat in sommige gevallen nodig is, want we hebben te maken met inflatie en noem maar op — wij dat ter toetsing voorleggen aan het kabinet, zodat wij niet verrast worden. Ik wil weten of ik meneer Pierik aan onze zijde vind.

De heer **Pierik** (BBB):

Nogmaals, de betaalbaarheid van die veerdiensten is heel cruciaal voor de eilandbewoners. We zullen alles op alles zetten om die betaalbaarheid in de lucht te houden. Mocht daarvoor hulp van het kabinet nodig zijn, dan gaan we daarin mee.

De **voorzitter**:

Vervolgt u uw betoog.

De heer **Pierik** (BBB):

Ik was gebleven bij de nieuwe concessies. De nieuwe concessies bieden kansen om de veerdiensten naar de Friese Waddeneilanden toekomstbestendig te maken. Het document schetst de kaders en de uitgangspunten voor nieuwe aanbestedingen. Daarin staat het waarborgen van de bereidbaarheid centraal. Maar ik mis een cruciale groep die niet of nauwelijks betrokken lijkt in de nota van uitgangspunten maar wel afhankelijk is van de veerdiensten: de ondernemers en de bedrijven. Is er bij de openbare consultatie specifiek aandacht besteed aan de inbreng van ondernemers en bedrijven op de Waddeneilanden? Zijn er aparte sessies of overleggen georganiseerd om hun specifieke belangen te inventariseren?

Ten slotte, voorzitter. Op veel plaatsen in Nederland zien we dat natuur en landbouw, maar ook natuur en visserij elkaar prima kunnen versterken. Dit zien we ook in veel Natura 2000-gebieden. De Waddenzee is zo'n voorbeeld. Duurzame visserij draagt ook bij aan het in stand houden van natuurlijke ecosystemen, bijvoorbeeld door gericht te vissen op prooidieren. De toekomst van de visserij in de Waddenzee is belangrijk. De sector heeft historisch gezien een belangrijke economische rol gespeeld, maar staat nu onder druk door de veranderende wet- en regelgeving. Kan de staatssecretaris van LVVN aangeven hoe hij het gebruik van de Waddenzee door de vissers in de toekomst kan waarborgen?

Tot zover, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Het woord is aan u, mevrouw Chakor, namens GroenLinks-Partij van de Arbeid.

Mevrouw **Chakor** (GroenLinks-PvdA):

Dank, voorzitter. Allereerst wil ik mijn waardering uitspreken voor alle eilanders, bestuurders en raadsleden, ook voor degenen die de Waddendagen mogelijk maken. Ook mijn waardering voor de gastvrijheid op de eilanden.

Voorzitter. Mijn eerste punt gaat over de balans tussen natuur en medegebruik. De

Waddenzee is een uniek natuurgebied en Werelderfgoed. Tegelijkertijd vinden er ook economische activiteiten plaats, zoals visserij, gas- en zoutwinning, scheepvaart, windenergie en landbouw. Maar ook menselijk medegebruik hoort erbij. De gezamenlijke druk van deze activiteiten is wat ons betreft te hoog. We moeten kiezen. UNESCO heeft LVVN om een milieueffectrapportage gevraagd. Ik begrijp dat er ook wordt gewerkt aan een planMER, maar de Kamer heeft nog geen onderzoeksrapport of tijdspad ontvangen. Wanneer komt dit, vraag ik dan ook. Het Waddenfonds loopt in 2026 af. Wat betekent dit voor de Waddenacademie en ook voor het behoud van kennis en expertise en onafhankelijk onderzoek? Wat gaat de minister doen met de aanbevelingen uit het ABDTOPConsult-advies, bijvoorbeeld over het gebiedsgerichte fonds of de kwartiermaker?

Dan de UNESCO-status van de Waddenzee. De Waddenzee is Werelderfgoed. Dat hoor ik ook. Daar zijn we z'n allen hartstikke trots op, denk ik. Maar UNESCO heeft Nederland al twee keer gewaarschuwd om extra maatregelen te nemen, en om geen gaswinning te doen. Ik heb een paar vragen daarover. De UNESCO-status speelt op dit moment geen rol bij de vergunningverlening. Hoe zouden we dit kunnen verbeteren? Hoe kunnen we bescherming geven aan de outstanding values? Hoe zouden we dit nog beter kunnen verankeren, bijvoorbeeld in wetten of procedures? Zonder daadwerkelijke bescherming blijft het een UNESCO-predicaat of misschien zelfs een soort VVV-folder, en dat willen we niet met elkaar.

Dan mijn andere punt, bereikbaarheid. Binnenkort wordt het nieuwe programma van eisen voor de nieuwe trajecten en verbindingen vastgesteld. Tegelijkertijd lopen er ook andere trajecten. Het is al eerder genoemd: de concessie voor de veerverbindingen, het MIRT-proces rond Holwerd en Ferwerd, maar ook de baggerproblematiek, en de verkeersvraag van de eilanden. De minister heeft toegezegd de bereikbaarheid integraal te bekijken. Hoe worden deze processen op elkaar afgestemd in de juiste volgorde? Beginnen we bij de wensen en de behoeften van de eilanden? Kijken we daarna wat er mogelijk is binnen de ecologie en het budget? En bepalen we vervolgens hoe we het organiseren? Wordt het ov? Hoe zit het met het autoverkeer? Hoe zit het met toerisme? Hoe zit het met baggeren? Het lijkt me dat we daarna beslissen over zaken als sneldiensten en elektrificatie. Als laatste is er dan de aanbesteding. En toch zijn we nu bezig met de aanbesteding. Dat lijkt mij niet zo'n slimme volgorde.

Dan kom ik op het punt van het eeuwige baggeren. Dat lijkt mij niet de toekomstvisie die wij met elkaar moeten hebben. Het is geen duurzame oplossing. Zouden we niet moeten kijken naar elektrificatie en misschien ook wel naar fossielvrije aanbesteding? Want nu loopt het traject. Nu kun je afspraken met elkaar maken en die borgen. Hoe gaan we om met de zeggenschap van inwoners en de betaalbaarheid, waar eerder over gerept is, maar ook met de bereikbaarheid? Ik vind dat het hele proces niet erg logisch in elkaar zit. Dus de volgorde kan beter. De eilanders moeten wat mij betreft niet alleen gehoord worden, maar ook zeggenschap krijgen. Graag een reactie hierop: hoe kunnen we dat in de toekomst maar ook nu beter borgen?

Voorzitter. Ten slotte Ternaard.

De **voorzitter**:

Voordat u daarmee doorgaat, heeft u een interruptie van zowel de heer Heutink als de

heer Soepboer. Allereerst de heer Heutink, voor zijn laatste interruptie.

De heer **Heutink** (PVV):

Mevrouw Chakor gaf net aan dat ze schrok van onze kortetermijnvisie. Nou, ik schrik ervan dat GroenLinks-Partij van de Arbeid helemaal geen visie heeft voor de eilanders. Ik hoorde haar net een opsomming geven van prioriteiten. Ze begon bij de natuur en eindigde bij de aanbesteding, als allerlaatste. Hoe legt mevrouw Chakor uit, bijvoorbeeld aan alle mensen die hier op de tribune zitten en die thuis meekijken, dat hun levensader, de verbinding tussen de vaste wal en de eilanden, voor GroenLinks-Partij van de Arbeid op de allerlaatste plaats staat? Dat is namelijk precies wat ze net aangaf.

Mevrouw **Chakor** (GroenLinks-PvdA):

Ik denk dat de heer Heutink heel goed weet waar mijn partij voor staat. Wij staan voor de balans tussen mens en natuur. Dat is het gedeelte waar u helemaal niet voor staat en ontzettend blind en doof voor bent. En wat de betaalbaarheid betreft: wij willen een visie. Wij willen inderdaad een duurzame oplossing. Wij willen niet dat wij nu afspraken gaan maken en over vijftien jaar of vijf jaar denken: o ja, we moeten straks het contract misschien wel afbreken, want van tevoren hebben we niet goed nagedacht. Met betrekking tot de betaalbaarheid: die tarieven horen op dit moment inderdaad bij de concessie. Ik vind de betaalbaarheid ontzettend belangrijk, maar ik vraag me bijvoorbeeld ook af hoe het met de winst zit die de rederijen maken. Ik heb daar geen inzage in. Ik weet niet of zij daar flink op verdienen. Misschien weet de heer Heutink dat. Dat is iets wat de inwoners keer op keer vragen: we willen inzage in de tarieven.

De **voorzitter**:

Meneer Soepboer, gaat uw gang.

De heer **Soepboer** (NSC):

Ik hoor mevrouw Chakor zeggen: we moeten meer wet- en regelgeving in het gebied hebben. Mijn simpele vraag aan mevrouw Chakor is: is zij van mening dat er op dit moment te weinig wet- en regelgeving in het Waddengebied is?

Mevrouw **Chakor** (GroenLinks-PvdA):

Niet alleen maak ik mij daar echt wel zorgen over, maar ook enorm veel wetenschappers die daar onderzoek naar doen, de Waddenvereniging en noem maar op. We zijn inderdaad ook samen op werkbezoek geweest. Dan wordt er ook aangegeven dat we zo niet langer door kunnen gaan. De balans, als je die op een weegschaal zet, is niet helemaal goed. Je moet ergens keuzes gaan maken en jezelf afvragen: wat gaan we nou met elkaar doen en wat doen we allemaal met elkaar? Mijn voorstel is om dan gewoon een soort planMER te maken, waarin we ook integraal bekijken wat nou het effect en de impact is van alle activiteiten die we doen. Dan kunnen we ook afwegingen met elkaar maken, niet alleen als Kamer, maar ook als inwoners en bestuurders, zo van: wat zetten we vooraan en wat parkeren we? Op dit moment hebben we dat niet. Die integraliteit mist wat mij betreft volledig. Daar zouden we aan moeten werken.

De heer **Soepboer** (NSC):

Ik ben het met mevrouw Chakor eens dat we het evenwicht in balans moeten houden en dat we daar goed naar moeten kijken. Tegelijkertijd weet ik niet of nog meer wet- en regelgeving de oplossing is. Er is namelijk best veel wet- en regelgeving. Ik zal een

voorbeeld noemen. We baggeren bijvoorbeeld permanent. Mevrouw Chakor zegt: dat eeuwig baggeren is niet toekomstbestendig. Mijn vraag aan haar is: hoe ziet zij dat dan in de praktijk voor zich? Zouden de boten volgens mevrouw Chakor bijvoorbeeld weer op tij moeten varen? Hoe ziet zij dat? Dat is in ieder geval niet waar NSC naartoe wil. Dat is niet de mensen in het gebied op één zetten.

Mevrouw **Chakor** (GroenLinks-PvdA):

Ik hoor twee vragen. Eén vraag gaat erover of ik meer wet- en regelgeving wil. Volgens mij heeft UNESCO ons twee keer gewaarschuwd, die zegt heel duidelijk: borg nou ook die Outstanding Universal Values beter; ga die nou beter verankeren. Ik wil daar graag een brief over. Ik wil weten wat we nu al doen, waar we beter op kunnen gaan inzetten en hoe we zorgen dat we niet die derde waarschuwing gaan krijgen. We hebben nu die UNESCO-werelderfgoedtitel. Als er ergens in de wereld bijvoorbeeld beelden, of wat dan ook, met die status kapot worden gemaakt, dan rept iedereen en schreeuwt iedereen keihard, en terecht! Maar wat doen we nou met de Waddeneilanden? Op het moment dat we twee keer die waarschuwing krijgen, dan liggen we gewoon te slapen. Dat is dood- en doodzonde.

Dan over de visie die we misschien hebben met betrekking tot de concessie. Er zijn verschillende voorbeelden te noemen die de baggerproblematiek oplossen. Ik ben niet een van die wetenschappers. Er zijn heel veel rapporten geschreven en onderzoeken gedaan. Mijn vraag is dan ook: kunnen we niet kijken naar een manier waarop we aan de ene kant kijken hoe we het nu met elkaar doen en ... Ik denk dat u het met mij eens bent dat het constant baggeren geen duurzame oplossing is en dat het anders zou moeten kunnen, bijvoorbeeld middels lichtere boten voor personenvervoer en de regel dat zwaar vervoer vaart met hoogwater. Zou dat een oplossing kunnen zijn? Ik zou heel graag het debat willen voeren over de verschillende mogelijkheden, voordat we bijvoorbeeld nu al een langjarige verbintenis aangaan.

De heer **Soepboer** (NSC):

Dit is mijn laatste interruptie, voorzitter. Daar ben ik mij terdege van bewust, maar ik ga 'm nu toch maar gebruiken, want ik hoor mevrouw Chakor zeggen: we gaan varen op hoogwater. Dat baart me ernstige zorgen. Een van de grote verschillen van het Waddengebied met natuurgebieden elders en de beelden die u aanhaalt, is dat hier mensen wonen. Het is geen openluchtmuseum, mevrouw Chakor. Daarom zou ik zeggen: neem die mensen nou mee; zet ze juist op één. Dat hoor ik de Partij van de Arbeid-GroenLinks hier niet doen. Dat vind ik jammer. Dus ik hoop dat we elkaar kunnen vinden in de visie dat die mensen echt op één moeten staan.

Dan over die baggerproblematiek. Natuurlijk zijn wij ook niet voor dat eeuwig baggeren, maar je zou er op een andere manier naar kunnen kijken. Ik noem bijvoorbeeld een kortere vaargeul of dieper baggeren. Er zijn allemaal mogelijkheden. Alleen, varen op tij, is dat zeker niet.

Mevrouw **Chakor** (GroenLinks-PvdA):

Ik wil echt eventjes iets rechtzetten. Volgens mij heb ik steeds in mijn verhaal ... Ik ben nu heel erg in de minderheid, want ik merk dat het natuurperspectief hier gewoon niet aan tafel zit. Ik probeer dat wel hier te belichten. Ik heb steeds gezegd: voor mij staat de mens ook centraal, want die leeft daar. De afgelopen periode ben ik veel op pad gegaan. Dan hoor ik ook de inwoners van alle eilanden zeggen: "We zijn ontzettend trots

op ons Werelderfgoed. Dat willen we graag behouden. We willen de balans." Die balans is gewoon scheef. Ik wil — ik denk dat u dat ook graag zou willen — dat we die scenario's naast elkaar gaan zetten, zodat we de tijd hebben om met inwoners, met iedereen die daar verstand van heeft, het gesprek aan te gaan en onszelf kunnen afvragen: wat zijn we nou met elkaar aan het doen? Zo kunnen we een oplossing vinden voor de lange termijn. Hiermee voorkomen we dat we nu met elkaar een verbintenis aangaan of een stap zetten en achteraf denken: dat was niet heel erg slim. Ik denk dat we dat met elkaar willen. Dus voor mij is het een en-en-verhaal, en zeker geen of-of-verhaal. De mens, het milieu en de natuur moeten gezamenlijk op één staan.

De voorzitter:

Dank u wel. U heeft ook nog een interruptie van mevrouw De Vries van de VVD. Daarna kom ik bij u, meneer Pierik.

Mevrouw Aukje de Vries (VVD):

Ik wil echt wel even vragen aan mevrouw Chakor of zij weet wat op tij varen betekent voor de mensen op de eilanden. Ik hoop dat ze wil uitspreken dat ze daar geen voorstander van is, net zoals de VVD daar geen voorstander van is. Is GroenLinks-PvdA wat baggeren betreft bereid om de regel in te voeren dat de bagger die bij baggeren vrijkomt niet meer in hetzelfde gebied gestort mag worden? Want twee of drie dagen later ligt het gewoon weer in dezelfde vaargeul. Daar is veel weerstand tegen vanuit een heleboel natuurorganisaties, maar ik ben benieuwd of mevrouw Chakor bereid is om daaraan te tornen en die regel misschien wat soepeler te maken.

Mevrouw Chakor (GroenLinks-PvdA):

Ik begon mijn debat met een ordevoorstel. Dat ging om vaker met elkaar debatteren over dit belangrijke onderwerp, waarbij heel veel gebeurt. Een keer per jaar vier minuten spreektijd doet daar totaal geen recht aan. Dat zie je ook aan alle vragen die hier leven, de antwoorden die we willen hebben en de oplossingen voor de toekomst die we willen vinden, samen met eilandbewoners, organisaties en iedereen die hier aan tafel zit. Dat vooropgesteld.

Wat ik net noemde met betrekking tot kleinere boten en misschien grotere boten met hoogwater, bedoelde ik als een mogelijke variant. Ik zou dat wel uitgezocht willen hebben. Volgens mij heb ik van de vorige minister Harbers ook een kleine toezegging gekregen dat het misschien meegenomen zou kunnen worden. Dan hebben we alle opties op tafel en kunnen we met elkaar, met inwoners en iedereen die erbij betrokken is, bekijken wat nu past, ook wat betreft het vraagstuk hoe om te gaan met het baggeren. Ik hoor ook in het verhaal van de VVD — daar ben ik heel blij mee — dat u zegt: hoe we dat baggeren nu met elkaar doen, kan zo niet langer; daar moeten we een andere oplossing voor vinden. Ik daag u dus uit om met ons de handschoen op te pakken en samen te kijken hoe we een oplossing kunnen vinden voor de niet-duurzame manier waarop we dat nu aanpakken.

Mevrouw Aukje de Vries (VVD):

Ik denk dat wij niet helemaal op één lijn zitten als het om baggeren gaat, maar laten we die discussie hier niet gaan voeren. Wij willen gewoon dat de eilanden bereikbaar zijn. Daarvoor moeten we oplossingen zoeken. Dat betekent soms ook keuzes maken. Keuzes zoals de bagger niet vlak naast de vaargeul weer neergooien. Je moet bereid zijn daarin keuzes te maken. Maar mijn centrale vraag was of u bereid bent om hier uit

te spreken dat u niet bereid bent om op tijd te gaan varen, zoals volgens mij een aantal andere partijen net als de VVD hebben gedaan. Dat heeft namelijk grote gevolgen voor de mensen op de eilanden. Dan beperk je de tijd voor de overvaarten enorm. Bent u bereid dat te doen?

De voorzitter:

Over het op tijd varen, mevrouw Chakor.

Mevrouw **Chakor** (GroenLinks-PvdA):

Ik heb net volgens mij heel duidelijk aangegeven dat ik soms het integrale overzicht van wat we nu met elkaar aan het doen zijn ontzettend mis. Ik ga me nu echt niet laten verleiden tot het doen van een toezegging. Ik wil gewoon met inwoners, met alle betrokkenen en met professionals kijken wat nou het beste werkt. Dat wil ik hier voor hebben liggen. Dat kunnen we de komende periode met elkaar gaan organiseren. Ik vind dat een hele goede vraag. We zouden zelfs een rondetafelgesprek kunnen houden over hoe we dat nou het beste met elkaar aan kunnen pakken. Dan zetten we ook de baggerproblematiek centraal, om met elkaar een duurzame oplossing te vinden. Ik vind niet dat het aan mij is om te zeggen of we rechtsom of linksom gaan. Ik heb daar natuurlijk wel ideeën over, maar ik wil daar wel nog wat breder in meegenomen worden of in ieder geval extra input op krijgen.

De heer Pierik (BBB):

Ik wil toch nog even voortborduren op het verhaal van de heer Soepboer over wet- en regelgeving en het pleidooi van mevrouw Chakor om de UNESCO-status eventueel mee te nemen in de vergunningsverstrekking. De vergunningverlening is op dit moment al buitengewoon complex en het kan best zijn dat het compliceren van die vergunningverlening een verdere verduurzaming in de weg staat als het gaat om innovaties en zo. Hoe kijkt mevrouw Chakor daartegen aan?

Mevrouw **Chakor** (GroenLinks-PvdA):

De heer Pierik heeft ook gehoord dat ik die vraag als vraag heb gesteld. UNESCO maakt zich zorgen. Ze hebben twee keer gewaarschuwd en ze geven aan: Nederland moet echt die outstanding values beter gaan verankeren in wetten en procedures. Ik vraag ook aan de minister hoe we dat nou met elkaar gaan doen. Kan het, ja of nee? Wat kan wel? Wat kan niet? Ik kijk net als u ook heel erg uit naar de beantwoording van de minister.

De heer Krul (CDA):

Ik ga dan weer door op de vraag van mevrouw De Vries. Mevrouw Chakor geeft aan dat ze veel eilanders gesproken heeft en dat die trots op hun natuur zijn. Vervolgens geeft ze hier aan: we moeten alle opties integraal benaderen en rondetafelgesprekken organiseren met die inwoners. Ik ben gewoon benieuwd of zij één eilander heeft gesproken die zegt: nou, dat tijvaren lijkt mij wel wat.

Mevrouw **Chakor** (GroenLinks-PvdA):

Ik heb verschillende mensen gesproken. Dit suggereert een beetje alsof ik hier dingen zit te roepen en niet weet waar ik het over heb. Daar pas ik gewoon heel erg voor. Zeker heb ik verschillende mensen gesproken. Net zoals u mensen spreekt die misschien voor baggeren zijn, spreek ik mensen die ook de andere kant belichten. Dat heb ik inderdaad zeker gedaan. Verschillende voorbeelden van wat kan en wat niet kan, staan ook

gewoon in rapporten, maar die staan niet in de stukken die we hebben en daar baal ik echt ontzettend van. Ik zou gewoon graag willen dat we een goede oplossing vinden voor de eilanden, maar ook voor onze prachtige natuur. Dan kan ik misschien nu klinken alsof ik emotioneel word, maar ik ben ook emotioneel! Want ik vind dat we er gewoon te weinig aan doen. Ik hoor het hier ook. Want u ziet hoeveel vragen ik krijg. Dat is ook terecht, maar ik doe dit niet omdat het vijf voor twaalf is, maar omdat het écht vijf over twaalf is. De natuur zit niet aan tafel, dus iemand moet ervoor opkomen; dat doe ik en dat blijf ik doen! Maar dan wel hand in hand met de mensen.

De voorzitter:

Dat is uw goed recht. Meneer Krul, heeft u nog een vervolgvraag?

De heer Krul (CDA):

Zoals wij niet de suggestie moeten wekken dat mevrouw Chakor geen oog heeft voor de mensen, moet het andersom ook niet zo zijn. Ik heb in mijn bijdrage nadrukkelijk aandacht gevraagd voor die balans en vervolgens hoor ik in de bijdrage van mevrouw Chakor dat zij de enige hier aan tafel is die dat doet. Dus we moeten elkaar dan ook geen verwijten gaan maken. Die balans is ontzettend belangrijk. Die gesprekken voeren wij ook. Daarin komt bij ons naar boven dat er niet één eilander is die heil ziet in tijvaren. Dat kan een probleem opleveren — dat zegt mevrouw Chakor ook goed — omdat er op die manier beslag wordt gelegd op de natuur. Maar ik vind het te makkelijk om te zeggen dat er hier maar één partij is die opkomt voor de belangen van de Waddennatuur, want dat is volgens mij ons aller belang; dat wil ik wel even gezegd hebben. Verder is het natuurlijk het goed recht van de fractie van GroenLinks-PvdA om daarin een afweging te maken en daar een voorstel voor te doen, maar dan wel even ieder in z'n waarde laten.

De voorzitter:

Zeker.

Mevrouw Chakor (GroenLinks-PvdA):

Ik ben ook blij met uw woorden. Het was ook zeker niet de bedoeling om aan te geven dat u daar geen oog voor heeft. Maar het raakt mij wel iets meer, denk ik. Dat heb ik nu misschien ook laten zien door emotioneel te zijn. Ik gaf inderdaad aan dat het één van de mogelijkheden is. Dat is die integrale kijk. We hebben hier twee staatssecretarissen en een minister, en één minister mist. Iedereen is bezig vanuit zijn eigen portefeuille, maar het hele integraal bekijken van de vraag wanneer de balans nou de andere kant op slaat, wil ik graag voor het voetlicht brengen. Ik wil ook bekijken wat de mogelijkheden zijn, juist om die niet-duurzame oplossingen met betrekking tot baggerproblematiek ... Die zijn er. Ik noemde een optie. Maar misschien zijn er ook andere oplossingen. Ik ben geen wetenschapper. Ik heb daar niet voor gestudeerd. Vele mensen hebben daarvoor gestudeerd. Daar zouden we gewoon naar moeten kijken. Misschien kunnen we de minister vragen daarop in te gaan en met een plan te komen, waarbij het gaat om de vraag: doen we nou wel het juiste met elkaar, ja of nee?

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw De Vries, u bent aan de beurt voor uw inbreng namens de VVD. Gaat u gang.

Mevrouw Aukje de Vries (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb al heel veel lofzangen op het gebied gehoord. Ik zal die

niet herhalen, maar ik sluit me daar gewoon bij aan. Ik denk dat het gebied vooral ook mooi wordt door, naast de natuur, de mensen die daar wonen en de ondernemers die daar actief zijn. Ik moet zeggen dat ik de focus vaak wel heel erg op natuur vind liggen. Wat mij en mijn partij betreft moet er geen hek om de Wadden komen, zodat we er alleen maar naar kunnen kijken, maar moet er ook gewoon geleefd en gewerkt kunnen worden. Dat vooraf.

Ik denk dat er vandaag heel veel aandacht is voor de bereikbaarheid. Ik denk dat dit ook terecht is. Het is de levensader voor de eilanden. Ik denk dat we ervoor moeten zorgen dat die gewoon goed blijft voor de eilanders en de ondernemers op de eilanden.

Voorzitter. Dan komen we wel direct weer in een heleboel techniek terecht als het gaat om de concessie. De nota van uitgangspunten gaat natuurlijk vertaald worden naar het programma van eisen. Ik hoop wel dat de Kamer daar goed bij betrokken blijft. Ik heb nog wel een aantal zaken die ik echt goed geregeld zou willen hebben in de concessie en dus ook in het programma van eisen. Ik denk dat het belangrijk is dat de diepte en breedte van de vaargeul in ieder geval opgenomen worden in het programma van eisen en de concessie. Velen hebben ook al gesproken over de betaalbaarheid. Ik denk dat dit ook goed vastgepind moet worden, want uiteindelijk is dit waarop je terugvalt op het moment dat heftig wordt in de komende vijftien jaar. Dan gaat het enerzijds over de kosten voor de eilanders en anderzijds over de kosten voor de badgasten, maar ook over de tussentijdse verhogingen. Dat moet klip-en-klaar en duidelijk in die concessie worden geregeld. Voor mij hoort daar ook financiële transparantie van de reders bij. Ik ben nu al heel lang met dit dossier bezig. Ik vind het mateloos frustrerend dat we daar geen grip op krijgen. Ik vind dat we dat gewoon moeten vastleggen in de concessie.

Het adviesrecht van de eilanders maar ook van de ondernemers is al besproken. Wat mij betreft zal dat een belangrijke rol moeten hebben, net als de frequentie natuurlijk.

Een paar van mijn collega's hebben het ook al gehad over de elektrificatie. Ik zou wel graag willen dat we op heel korte termijn van de minister of de staatssecretaris een brief krijgen over wat dat nu eigenlijk betekent voor het prijskaartje voor de eilanders en de toeristen. Ik heb daar geen zicht op. Het is hartstikke mooi als het kan, maar ik denk dat het bijna godgans onmogelijk is om dan nog een betaalbaar kaartje te hebben. Voor mij weegt wel het zwaarst dat het betaalbaar blijft. Ik hoop dat we die brief op korte termijn kunnen krijgen.

Dan de combinatie van de keuze voor de bereikbaarheid van Ameland en de MIRT-beslissing. Een onafhankelijke commissie van deskundigen gaat dat begeleiden. Ook daarvan zeg ik: betrek de ondernemers, de bewoners en ook de gemeenten en overheden daarbij.

Het verschil in de beslissingen is ook al aan de orde gekomen. Ik ben wel benieuwd of het mogelijk is om de huidige concessie door te trekken naar de oostelijke concessie, wat mij betreft, of om voor een korte termijn een kortere concessie te hanteren voor al die zaken als de vaargeul, het baggeren en de plek, dus Ferwerd of Holwerd.

Ik hoop echt dat het op tij varen geen optie gaat worden. Ik merk heel veel weerstand van de natuurorganisaties voor alle varianten, maar ik vind dat we ook moeten kijken naar bestaand gebruik en de bereikbaarheid van de eilanden. Dat is wat mij betreft

bestaand gebruik. Ik zou willen oproepen om tempo te maken met die MIRT-beslissing, zodat het zo snel mogelijk helder is.

Ik heb nog een aantal andere punten, voorzitter. Wat is de stand van zaken van het Beleidskader Natuur? Wij willen geen verdere juridificering en er mogen wat ons betreft ook geen nieuwe juridisch afdwingbare verplichtingen in staan.

Wij zijn benieuwd waarom de Waddenacademie wel financiële ruimte vindt om een onderzoek te doen naar de rechtspersoonlijkheid van de Wadden maar niet naar de sociaal-economische gevolgen. Dat eerste wilde de Kamer niet, dat tweede wilde de Kamer juist wel.

Wat betreft garnalenvissers en de visserij sluit ik mij aan bij wat de heer Pierik daarover heeft gezegd. Er moet snel duidelijkheid komen. Je kunt niet altijd met gedoogvergunningen werken. Dat werkt voor de ondernemers gewoon niet.

Dan de haven van Terschelling. Die is in een extreem slechte staat. Het is overgedragen aan de eilanden vanuit Rijkswaterstaat, maar dat viel wel een beetje in de categorie "slikken of stikken". Mijn collega Krul sprak ook al over Oudeschild. Ik zou graag zien dat in een gesprek tussen gemeente, provincie en Rijk gekeken wordt hoe we dit probleem oplossen en of het Waddenfonds daar een oplossing voor is.

Tot slot nog het rapport over de bekostiging van de opgaven van het waddegebied. Dat is met een eenregelig briefje door de minister naar de Kamer gestuurd. Dat vind ik wel wat summier. Wat gaan we daar nu in de toekomst mee doen?

De voorzitter:

Dank u wel. Als er geen interrupties meer zijn, wat niet het geval is, zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn aan de kant van de Kamer. Dat betekent dat we kort gaan schorsen, zodat de beantwoording kan worden voorbereid. Ik kijk even naar de klok. Het is 11.04 uur. Ik schors tot 11.25 uur. Dan gaan we verder met dit debat.

De vergadering wordt van 11.04 uur tot 11.29 uur geschorst.

De voorzitter:

Dames en heren, welkom terug bij het commissiedebat Wadden. We hebben de eerste termijn aan de kant van de Kamer gehad en we gaan toe naar de beantwoording door het kabinet in eerste termijn. Ik wil daarvoor als eerst het woord geven aan minister Madlener. Gaat uw gang.

Minister Madlener:

Dank u wel, voorzitter. Ja, we zitten hier met drie bewindslieden aan tafel. Ik zal, ook namens mevrouw Hermans, die er vandaag helaas niet bij kan zijn, als eerste ingaan op het programma aanlanding wind op zee. Daarna zal ik in mijn rol als minister de vragen over bereikbaarheid bespreken en heb ik nog een mapje overig. De staatssecretarissen zullen ieder de antwoorden op hun terrein geven.

De voorzitter:

Dank u wel. Laten we het even zo doen dat de staatssecretarissen ook even hun blokjes kenbaar maken. Ik denk dat het voor de effectiviteit van het debat goed is dat u weet

wanneer welke vraag komt. Laten we daarbij ook afspreken dat we na elk blokje interrupties doen. Staatssecretaris Jansen, gaat uw gang.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dank, voorzitter. Ik heb één map en die heet "concessie". Die gaat over de nieuwe. Er zijn ook nog twee vragen over de oude, de huidige.

De **voorzitter**:

Dat is zeer overzichtelijk.

Staatssecretaris **Rummenie**:

Ik heb eerst een mapje visserij, dan een mapje UNESCO, dan beleidskader natuur, dan Ternaard, en dan overig.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Is dat helder voor de leden? Volgens mij is dat zo. Dan nogmaals het woord aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Minister **Madlener**:

Dank u wel, voorzitter. Nou, de Wadden, onze geliefde Wadden. Het is natuurlijk een prachtig natuurgebied. Ik ben natuurlijk ook blij om te horen en te zien dat de Wadden zo diep in ons hart zitten, zelfs bij mensen die er niet wonen. Een aantal van de leden wonen zelfs in het Waddengebied, dus we hebben hier veel deskundigheid in huis. Zelf ben ik ook kustbewoner en echt liefhebber van de duinen en het strand. Dat is wat Nederland natuurlijk zo prachtig maakt. Mijn Belgische vrienden zijn ook altijd jaloers op de prachtige kustlijn die Nederland heeft. Die biedt natuurlijk ook allerlei mogelijkheden voor vissers en het toerisme. De liefde voor de Wadden zit bij ons allen dus diep. Dat was ook goed te horen in de termijn van de Kamer.

Maar goed, we hebben ook duurzaamheidsdoelstellingen. Dat betekent dat wind op zee naar wal gebracht moet worden. Dat doen we met kabels. De eerste vraag, van het lid Soepboer, was dan ook: kan die aanlanding via Schiermonnikoog nou niet anders? Het antwoord is eigenlijk: nee, het kan niet anders. Er is in het Programma Aansluiting Wind Op Zee uitvoerig onderzoek gedaan naar de effecten op verschillende thema's, zoals natuur en landbouw. Daaruit blijkt dat er drie mogelijke routes zijn. Naast de Schiermonnikoogroute zijn dat de tunnelroute en een route door het Eems-Dollardverdraggebied, waar een vergunning vanuit Duitsland voor nodig is.

De tunnelroute is zeer complex en daardoor niet tijdig realiseerbaar. Die zou op z'n vroegst in 2036 gereed kunnen zijn, dus dat halen we niet. Voor de route door het Eems-Dollardverdraggebied heeft Duitsland al aangegeven geen vergunning te willen verlenen. Dan blijft de Schiermonnikoogroute dus over. Die past. Die kan gerealiseerd worden. Er zijn natuurlijk wel zorgen over de gevolgen, maar die kunnen we echt oplossen. Er zijn oplossingen om dit op een goede manier te doen. Dat gaat door middel van gestuurde boringen, waarbij je onder het eiland door boort. Daardoor zijn de effecten minimaal. Ik hoop dat dat geruststelling biedt.

De heer Soepboer vraagt of er mogelijkheden zijn om te participeren in dat wind-op-zeeproject. Vorig jaar is door de minister van KGG met regionale bestuurders afgesproken om te kijken naar een pakket om de investering in de leefbaarheid van het

Waddengebied te versterken. Daarbij is ook afgesproken dat het ministerie kijkt naar mogelijkheden voor de regio om te participeren in de baten van wind op zee. Minister Hermans heeft maandag in het bestuurlijk overleg met de regio toegezegd hierover de komende tijd nader met de regionale bestuurders in gesprek te gaan om de mogelijkheden te bespreken om een regiopakket samen te stellen.

Dat ten aanzien van aanlanding wind op zee.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik kijk even of daar interrupties over zijn. Laten we afspreken dat we vier interrupties hebben in deze ronde.

De heer Soepboer (NSC):

Laat duidelijk zijn dat de insteek van NSC ten eerste is: liever niet hier. En twee: als het dan echt niet anders kan, moet er sprake zijn van ruime compensatie en participatie. Daarover zegt u dat minister Hermans daarop terugkomt. Dan wachten we dat af, maar we gaan daar zeker bovenop zitten, want ik vind dat het minste wat je kunt doen. Wij hebben ook nog de voorkeur voor één traject in plaats van twee trajecten, want ik hoor ook een beetje dat een tunnel langer duurt, maar dat die er misschien op den duur wel gaat komen. Misschien kunt u daar nog iets over zeggen, maar mijn eigenlijke vraag is: hoe hard is het nee van Duitsland? Hebben we dat zwart op wit?

Minister Madlener:

Daar heb ik op dit moment geen antwoord op. Het is een duidelijk nee. We kunnen Duitsland natuurlijk vragen om dat nog zwart op wit te stellen als dat er niet is, maar ik denk: nee is nee. Volgens mij is dat heel heldere taal, dus ik ga ervan uit dat nee nee is.

De voorzitter:

Dan graag uw volgende blokje.

Minister Madlener:

Dan kom ik op het belangrijke kopje bereikbaarheid. Het Waddengebied en de Waddeneilanden zijn namelijk geen museum. Dat hoorde ik u allen zeggen. Er wonen mensen, die er vaak al generaties wonen. Er wonen vissers en er zijn bedrijven. Er is ook heel veel toerisme. We willen natuurlijk dat dat niet in gevaar komt. Ik ben natuurlijk blij om te horen dat dat zo breed gedeeld wordt en dat we beseffen dat we dit doen voor de mensen. Natuurlijk is er ook veel natuur. Dat maakt het Waddengebied uniek. Maar er zijn daar natuurlijk mensen, die afhankelijk zijn van de bereikbaarheid. Ik begrijp als minister heel goed dat dit echt van levensbelang is, dat dit een levensader is en dat we daar op geen enkele manier aan mogen tornen. Ik wil mij inzetten met één uitgangspunt: we willen dat de natuur niet verslechtert, maar ik wil ook dat de bereikbaarheid niet verslechtert. Laat dat gezegd zijn. Dat is voor mij een toets. Verslechtering van de bereikbaarheid van het Waddengebied wil ik niet toestaan.

Ik begin met een vraag van het lid Chakor over de integrale afweging wat betreft die bereikbaarheid. Hoe worden de lopende processen op elkaar afgestemd en in welke volgorde? Ik werk samen met de regio aan de routekaart voor toekomstbestendige bereikbaarheid van en naar de Waddeneilanden. Hierin worden de lopende processen op elkaar afgestemd, zoals de Regio Deal Waddeneilanden, de nieuwe concessie en de MIRT-verkenning. De routekaart wordt op het Bestuurlijk Overleg Wadden van

december dit jaar besproken.

De heer Krul vraagt naar de mogelijkheden voor versnelling van de renovatie van de veerinrichting Texel-Den Helder. Rijkswaterstaat voert momenteel de planfase uit voor de vernieuwing van de veerinrichting Texel-Den Helder. Rijkswaterstaat kijkt naar mogelijkheden om parallel aan de planfase al de voorbereidingen voor uitvoering te starten. Om de bereikbaarheid van Texel tot aan de vernieuwing te borgen heeft Rijkswaterstaat een extra onderhoudsteam op de veerinrichting gezet, dus daar wordt echt veel aandacht aan besteed.

Mevrouw De Vries, van de VVD, vraagt of een bijdrage uit het Waddenfonds een optie zou zijn voor de haven van Terschelling. Als minister van IenW ga ik niet over de bestedingen van het Waddenfonds. Het Waddenfonds is sinds 2012 ondergebracht bij de drie Waddenprovincies. Het bestuur, dat vanuit de provincies is gevormd, kan beoordelen of een bijdrage een optie is.

De leden Grinwis en Pierik, van de ChristenUnie en BBB, vroegen: welke concrete garanties kan de minister geven dat de vaargeul naar Ameland altijd de afgesproken breedte en diepte heeft, gezien de afhankelijkheid van weersomstandigheden en de mogelijkheid van overmacht? Het baggeren is belangrijk voor die vaargeul. Ik heb ook gesproken met de baggeraar en het moet natuurlijk op orde zijn. De vaargeul is eigenlijk de weg die er is. Zo beschouwen wij dat ook. Die weg moet voldoen aan de eisen, zodat die schepen op tijd kunnen varen.

Er wordt ook zes dagen per week twaalf uur per dag baggerinzet gepleegd, vaak door meerdere baggerschepen. Zodra ondieptes geconstateerd worden, komt er een baggeraannemer om de geul weer op de afgesproken breedte en diepte te brengen. Als de veerboot door een te krappe vaargeul bij te lage waterstanden niet veilig zou kunnen varen, dan zou de concessiehouder een beroep kunnen doen op overmacht. De geul is natuurlijk gevoelig voor verzanding, ook tijdens stormen. Dan zal er dus gelijk daarna gebaggerd moeten worden. In de gesprekken die ik heb gehad met de baggeraar, was mijn indruk dat daar ontzettend voortvarend aan gewerkt wordt.

Ik moet wel zeggen dat de baggeraar heeft gezegd dat hij 20 cm dieper mag baggeren en dat hij de bagger die hij opzuigt ook maar op een bepaalde, korte afstand mag deponeren. Dat helpt natuurlijk niet. Het verzandt dan weer sneller. Die baggeraar heeft dus wel gezegd: als ik iets dieper mag baggeren en de bagger iets verder mag deponeren, hoef ik veel minder vaak te baggeren en wordt het ook betrouwbaarder. Ik moet zeggen dat ik dat een heel overtuigend en logisch verhaal vind, dus ik wil kijken wat we kunnen doen om het baggeren op die manier te optimaliseren.

Nu zou je enerzijds kunnen zeggen dat het verder weg gooien van de bagger minder goed is voor de natuur. Daar staat natuurlijk tegenover dat het veiliger en betrouwbaarder wordt en dat je minder vaak hoeft te baggeren, en minder vaak baggeren betekent weer minder uitstoot. Ik hoop dus dat we op die manier tot een betere balans kunnen komen tussen die twee. Ik ben gestart met de MIRT-verkenning voor de bereikbaarheid van Ameland. Die gaat uiteindelijk bepalen hoe we optimaal kunnen baggeren voor die vaargeul en of het verleggen van de vaargeul naar Ferwerd een optie is. Beide gaan verkend worden. In maart 2025 zal ik een brief naar de Kamer sturen waarin verder uiteen wordt gezet welke inspanningen we hiervoor allemaal gaan

leveren.

De **voorzitter**:

We doen de interrupties aan het eind van het blokje.

Minister **Madlener**:

O, ja. Dan een vraag van mevrouw De Vries, van de VVD. Zij zei: op tij varen moet geen optie worden; maak tempo met de MIRT-beslissing. In de MIRT-verkenning wordt dus gekeken naar diverse opties. Wat betreft op tij varen heb ik al gezegd dat voor mij eigenlijk het doel is dat de huidige bereikbaarheid niet verslechtert. Als je daar gaat wonen of woont, moet je er namelijk op kunnen rekenen dat je naar de wal kan. Op tij varen zou een enorme verslechtering betekenen. Ik denk dat dat geen optie is.

Ik hoor ook wel plannen van sommigen die zeggen: moet het niet autoluw worden, aangezien we dan niet meer met die grote schepen hoeven te varen? Ik moet zeggen dat ik dan denk: daar moeten toch de Amelanders zelf over gaan? Het kan toch niet zo zijn dat je woont in een gebied en iemand over je hoofd beslist dat je geen mensen met een auto meer mag ontvangen? Ik zou daar dus toch heel voorzichtig mee zijn. Als Ameland die wens zelf heeft, dan hoor ik dat natuurlijk graag. Daar spreken we ook over. Maar die wens heeft mij nog niet bereikt, dus in die zin ben ik daar absoluut niet voor in. In de MIRT-verkenning gaan we natuurlijk kijken naar alle oplossingen, ook naar het eventueel verleggen van de vaargeul. Daar zitten wat voordelen aan, maar ook heel veel nadelen. Het kost heel veel geld. Ook de natuurbeweging is daar niet altijd voorstander van. Maar goed, we verkennen alle opties. Daar gaan we in het najaar over spreken met elkaar.

Dan een vraag van het lid Grinwis: waar mag de rekening voor het baggeren naartoe worden gestuurd als het Rijk verzaakt? Ik heb al gezegd dat we, inclusief de baggeraar, ons uiterste best doen om die geul op orde te houden. We doen er alles aan. Als de weg versperd wordt, en dat geldt ook voor een vaargeul, zal daar niet direct een vergoeding tegenover staan als dat echt door overmacht is, bijvoorbeeld bij een storm.

De heer Heutink, van de PVV, vraagt: zit het baggeren van de vaargeul en de aanleg van kabels elkaar niet in de weg? Dat is natuurlijk een goede vraag, maar in de vergunningsprocedure zorgen we ervoor dat we geen kabels gaan aanleggen in een vaargeul. Dat zou inderdaad heel onverstandig zijn. Die mogen elkaar niet doorkruisen. We gaan dus zorgen dat dat niet kan gebeuren.

Dan heb ik nog een vraag van mevrouw De Vries, van de VVD: kunnen de provincie, gemeenten, ondernemers en bewoners betrokken worden bij de keuzes voor de bereikbaarheid? Ja, participatie is in die MIRT-verkenning uiterst belangrijk, dus we hebben een proces afgesproken waarin partijen worden geraadpleegd en meegenomen.

Dan heb ik als laatste in dit blokje nog twee vragen. Mevrouw De Vries vroeg: kunnen de provincies, gemeenten en ondernemers betrokken worden bij de keuzes voor de bereikbaarheid en de MIRT-beslissing? In de MIRT-verkenning is participatie dus belangrijk; dat heb ik net ook gezegd. We zullen de input van de bewoners en de ondernemers natuurlijk gebruiken om het onderzoek te verbeteren. Dus ja, de bewoners en de ondernemers — ondernemers zijn vaak ook bewoners — worden uitdrukkelijk verzocht mee te denken in de MIRT-verkenning. Dat hebben we ook zo vastgelegd.

Dan heb ik als laatste in dit blokje een vraag van de heer Krul. Zou de minister in kaart willen brengen wat de voortgang van het meningsverschil met Rijkswaterstaat is over de afkoopsum van het onderhoud van de haven in Oudeschild? We zijn hierover in gesprek. Die overdracht heeft ongeveer twintig jaar geleden plaatsgevonden. Maar goed, we zijn in gesprek. Ik heb hier de laatste stand van zaken. Rijkswaterstaat heeft een bod gedaan, maar Texel legt zich hier niet bij neer. Wij zijn hierover in gesprek om juridische procedures te voorkomen, want de overheid moet niet met de overheid gaan procederen. Ik kan nog een schriftelijke laatste stand van zaken sturen aan de Kamer. Dat lijkt me misschien wel goed. Dat zeg ik toe. We gaan er natuurlijk alles aan doen niet in proceskosten te verzanden. We moeten hier onderling uitkomen.

De voorzitter:

Dank u wel. Als eerste ga ik naar mevrouw De Vries van de VVD.

Mevrouw Aukje de Vries (VVD):

Dank aan de minister. Mooi dat hij ook aandacht heeft voor de motie-Peter de Groot over het baggeren. Ik zal die maar even noemen.

Mijn vraag gaat over de haven van Terschelling. Ik weet dat het Waddenfonds natuurlijk een aangelegenheid van de partijen is. Mijn vraag ging vooral over het vinden van een gezamenlijke oplossing voor gemeente, provincie en Rijk voor de haven van Terschelling. Ik hoop dat de minister eens daar ter plekke gaat kijken. Je ziet nu dat de aanlanding van de veerboot op het stuk van Rijkswaterstaat ongeveer een meter hoger ligt en dat het daarna veel lager wordt. Als het een beetje tegenzit, zal het in de toekomst zo zijn dat je nog wel bij de aanlanding van de veerboot kunt komen, maar niet verder het eiland op. Ik vind dat we daar oplossingen voor moeten vinden. Ik weet dat er in het verleden afgekocht is, maar de vraag is of dat wel realistisch is geweest, want het was wel een beetje slikken of stikken, althans, zo heb ik het genoemd. Ik denk dat dat ook een beetje geldt voor Oudeschild, want deze klus wordt bij erg kleine gemeenten met de begroting die ze hebben, neergelegd. Ik zou graag willen kijken hoe we dit met elkaar kunnen oplossen, zodat we ook niet op Terschelling in juridische procedures tegenover elkaar zullen staan. Misschien kan de minister dit meenemen in de brief over Oudeschild, die hij toegezegd heeft. Kan hij daarin de haven van Terschelling meenemen?

Minister Madlener:

Dat lijkt me een prima suggestie. Ik ben graag bereid om hier aandacht aan te besteden en u per brief hierover te informeren.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan ga ik naar mevrouw Chakor.

Mevrouw Chakor (GroenLinks-PvdA):

Ik hoop dat in het verhaal in ieder geval het evenwicht tussen alle activiteiten goed is overgekomen, dus hand en hand, samen met de inwoners, de eilanders, en daarnaast de natuur. Ik heb inderdaad gevraagd naar de volgordelijkheid met betrekking tot de nieuwe concessie, ook om te voorkomen dat we onomkeerbare stappen zetten. Als we nu bijvoorbeeld gaan aanbesteden, dan zou het kunnen zijn dat we weer hetzelfde krijgen, maar misschien wel voor meer geld, waardoor inwoners meer moeten gaan

betalen. Bovendien hebben we dan geen oplossing voor het baggeren. Dat lijkt me ook een vorm van stilstand.

Daarnaast zie ik in het plan van Ameland dat het eiland heel graag wil verduurzamen. Ameland komt met een mobiliteitsplan met bijvoorbeeld 30% minder autoverkeer. Dat biedt ook kansen. Ik vraag de minister dus ook of hij misschien kan toezeggen dat we echt een overzicht krijgen, misschien in een brief, van wat er nu te komen staat en wat we nu aan het doen zijn. Hij had het over gesprekken over de mogelijkheden met betrekking tot misschien wel geen of juist wel lichtere boten. Zo krijgen we in ieder geval een overzicht van wat er is, wat we gaan doen en wat de toekomstplannen zijn.

Minister Madlener:

Als je gaat aanbesteden, moet voor de ondernemers die daarop inschrijven, natuurlijk helemaal helder zijn wat er gevraagd wordt. Hoe onzekerder dat is, hoe meer risico's zo'n aanbesteding gaat bieden. Het gaat ook niet om de vraag óf er verduurzaamd gaat worden, maar wanneer. Dat moet je op een goed moment doen. Voor mij staat het niet achteruitgaan van de bereikbaarheid voorop. We moeten bij de aanbesteding zorgen voor helderheid voor de ondernemers, want het moet niet zo zijn dat zo'n aanbesteding mislukt, omdat er te weinig inschrijvingen komen. Ook die kans bestaat natuurlijk als je het te lastig maakt.

Met het opnemen van allerlei voorwaarden tijdens de concessieperiode moeten we ook voorzichtig zijn. Ik begrijp de wens van het elektrificeren van de veerdiensten. Dat zal zeker een keer gaan gebeuren, maar de vraag is of we dat nu al moeten doen. Je moet het doen op het moment dat het voordelen biedt, ook voor de kosten en de betaalbaarheid. De boten die er nu zijn, zijn nog niet allemaal afgeschreven. We moeten echt goed opletten dat we niet allerlei eisen opnemen die leiden tot meer kosten. Maar goed, daar gaat de staatssecretaris straks op in.

De voorzitter:

Mevrouw Chakor, heeft u nog andere interrupties? Nee, dan ga ik naar de heer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Dank aan de minister voor de beantwoording. Hij gaf net aan het begin aan dat hij een verslechtering van de bereikbaarheid niet gaat toestaan. Dat klinkt ons natuurlijk als muziek in de oren, want dat vinden wij ook. Tegelijkertijd zien we wel dat er al een verslechtering van de bereikbaarheid is toegestaan. Het zal niemand verbazen dat ik dan begin over de watertaxi bij Ameland. Die kan niet meer varen in de nacht vanwege natuurregels. Als de minister zegt dat hij het verslechteren van de bereikbaarheid niet toestaat, is mijn vraag of hij met die instelling in ieder geval met een oplossing komt voor die watertaxi.

Minister Madlener:

Ja, daar ben ik druk mee bezig. Ik heb een gesprek gevoerd met de watertaxiondernemer, die hier zijn diensten heeft gestaakt. Er is een verschrikkelijk ongeluk gebeurd. Ik heb gesproken met de nabestaanden. Ik heb de nabestaanden ook beloofd dat we hier qua veiligheid echt lessen uit gaan trekken. De OVV heeft natuurlijk een advies gegeven en ik ben nu aan het kijken wat we wel kunnen doen, zonder de veiligheid in het geding te brengen. Ik heb de motie dus gezien en ben aan het bekijken hoe we die gaan uitvoeren.

Ik snap de wens van de Kamer. Dat is ook een wens van de bewoners, want je wilt gewoon naar de overkant kunnen varen. Als er maar 20 km/u kan worden gevaren over het hele traject, dan is het gewoon niet aantrekkelijk voor ondernemers om die dienst aan te bieden. Dat wordt te duur. De schepen zijn ook niet erg geschikt om 20 km/u te varen, maar we moeten wel ongelukken voorkomen. Ik ben dit nu dus aan het bestuderen. Ik bekijk hoe we met alle veiligheidsuitdagingen die dit heeft, toch tot een werkbare regelgeving kunnen komen. We gaan dus over deze wens van de Kamer nadenken en erover spreken.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Soepboer.

De heer Soepboer (NSC):

Het gevaar is dat de staatssecretaris hier wellicht nog wat over gaat zeggen bij de concessies, maar dan doen we het maar dubbelop, want dit lijkt me een belangrijk onderwerp. Mijn vraag aan de coördinerende minister, in dit geval, gaat over de vaargeul, over de bereikbaarheid. Het zou heel gek zijn als we bijvoorbeeld over de A4 zouden zeggen: ja, het hangt even van de omstandigheden af hoeveel banen we openzetten en of we überhaupt banen openzetten. Er zijn gewoon duidelijke afspraken over hoeveel banen op welk traject enzovoort. Ik vraag de minister dus of we niet gewoon afspraken zouden moeten maken over de dimensies van de vaargeul.

Minister Madlener:

Nou, die afspraken zijn er. De breedte van de vaargeul is volgens mij vastgesteld, en ook de diepte, maar er zijn ook omstandigheden. Dat geldt ook voor de A4. Als daar een ongeluk gebeurt, dan kan de afspraak wel zijn dat die weg altijd open moet zijn, maar kan het dus door omstandigheden gebeuren dat dit niet zo is. Dat is met een vaargeul ook zo. Als er een zware storm is en de vaargeul dicht zit, dan hebben we op dat moment een overmachtsituatie. Ik denk dat de eilanders daar wel aan gewend zijn. Iedereen die uit dat gebied komt, weet wat een storm doet met de zeebodem en de duinen. Dat kan best heftig zijn. Maar ik ben het er wel mee eens dat we zo veel mogelijk inspanning moeten verrichten om die vaargeul zo optimaal mogelijk te houden. Een iets diepere vaargeul die op breedte wordt gehouden, helpt natuurlijk, want die slijbt minder dicht en daardoor wordt die minder kwetsbaar. Dat is een optie die ik heel graag zou zien en ik weet dat de heer Soepboer dat ook graag ziet.

De heer Pierik (BBB):

Ik borduur toch nog even voort op de vraag van de heer Heutink van zojuist over de watertaxi. Ik ben blij dat de minister dit aan het bestuderen is, maar in de motie stond dat de minister binnen zes weken een concrete oplossing zou moeten presenteren. Die zes weken zullen op 25 februari afgelopen zijn. Gaat de minister dat halen?

De voorzitter:

Minister, gaat u 25 februari halen? Dat is de makkelijkste vraag.

Minister Madlener:

Uh, ja. Ik houd natuurlijk ook van snelheid, maar we moeten hierbij ook zorgvuldig zijn. Er ligt een belangrijk OVV-rapport. Dat kan ik niet negeren. Dat OVV-rapport is helder, namelijk 's nachts sneller varen dan 20 km/u is niet verantwoord. Ik vind het dus moeilijk

om te zeggen dat ik het ga halen. Ik wil echt even goed bekijken wat we hier wel kunnen doen. Mijn ambitie is om hier met een oplossing te komen, zodat de dienst van een taxi 's nachts wel weer aantrekkelijk wordt. Ik ben dus in overleg, maar ik durf op dit moment niet te zeggen dat ik 25 februari ga halen. Ik doe wel mijn best.

De voorzitter:

Zijn hiermee alle vragen voor deze ronde gesteld? Ik denk het. Mevrouw Chakor nog.

Mevrouw **Chakor** (GroenLinks-PvdA):

Volgens mij is er iets gezegd over de watertaxi, maar daarbij gaat het om veiligheid en niet om natuur. Ik wilde even terugkomen op 30% minder autoverkeer uit het plan van Ameland. Dat moet wat ons betreft gewoon de basis worden voor de aanbesteding. Volgens mij gaf de minister net aan dat hij daar niet eerder van heeft gehoord. Hoe kan dat? In het vervolg daarop — dat is dus één vraag — wil ik weten of het BO MIRT dit najaar niet te laat is voor een gezamenlijk bereikbaarheidsplan.

Minister Madlener:

Kijk, er speelt een aantal zaken. Mevrouw Chakor wil die graag in een soort totaaloverzicht zien. Ik kan de Kamer wel een overzicht sturen, want dan weet zij precies wat er speelt en wanneer. Daar kan ik wel een poging toe wagen. Over minder autoverkeer op Ameland kan ik zeggen dat het natuurlijk niet niks is als je daar afhankelijk van bent. Dat geldt ook voor toeristen. Het heeft allerlei gevolgen voor mensen, dus ik wil daar toch heel voorzichtig mee zijn. We nemen alle wensen van Ameland mee, maar ik ga daar nu helemaal geen toezegging over doen. Voordat ik hier iets over ga zeggen, wil ik eerst weten of dit echt breed gedragen wordt.

De voorzitter:

Heeft u nog een interruptie, want anders gaan we door naar het volgende blokje? Mevrouw Chakor, gaat uw gang.

Mevrouw **Chakor** (GroenLinks-PvdA):

Natuurlijk heb ik heel veel interrupties, maar ik zit ook te tellen, omdat ik op deze manier minder overhoud voor de andere bewindspersonen. Dat komt neer op mijn een eerste ordevoorstel, want dit is lastig en complex.

Er wordt nu gezegd dat er een overzicht komt met betrekking tot wat er gebeurt. Ik kom echter toch weer terug op het integrale plan. Het plan van Ameland is volgens mij heel erg helder. Dat eiland geeft gewoon aan: wij willen die slag, wij willen 30% minder autoverkeer. Het is heel vreemd dat de minister niet weet dat dit er is en dat hij nu aangeeft dat hij er misschien niets mee gaat doen. Kan de minister toezeggen dat hij dit echt meeneemt? Kan hij dan misschien ook een overzicht sturen van de afspraken, van de personen met wie hij heeft gesproken, van wat de eilanders willen, voordat we een plan van eisen gaan maken? Anders zetten we ons vast in een langjarig huwelijk en we willen natuurlijk niet dat we straks ook nog een scheiding moeten meemaken met grote gevolgen qua kosten die we moeten betalen.

Minister Madlener:

Ik heb net al gezegd dat de wens van de eilanders zelf zwaar weegt in wat we hier gaan doen. Er zijn ook allerlei participatietrajecten die we gaan doorlopen. Ik luister heel goed naar de wens van Ameland. U roept hier: 30% minder autoverkeer. Als heel Ameland mij

verzoekt om dat te doen, dan wil ik daar natuurlijk rekening mee houden. Dat zou ook gevolgen hebben voor de aanbesteding. Op dit moment kan ik dat nog niet toezeggen. Ik ben er zelf nog niet van overtuigd dat dit de wens is van de Amelanders.

De voorzitter:

Dank u wel. Vervolgt u uw betoog met het blokje overig, alstublieft.

Minister Madlener:

Dan heb ik hier nog een vraag van mevrouw Chakor: wat gaan we doen met de aanbevelingen van ABDTOPConsult over een gebiedsgericht fonds en kwartiermakers? Een onafhankelijk gezaghebbend persoon gaat met de aanbevelingen uit rapport aan de slag. Samen met de provincie heb ik vorig jaar een opdrachtoomschrijving opgesteld. Die opdracht moet vooral antwoord geven op de vraag wat redelijk en noodzakelijk is qua bekostiging.

Dan vraagt mevrouw De Vries van de VVD waarom de Waddenacademie wel onderzoek doet naar de rechtspersoonlijkheid van de Wadden, maar niet naar de sociaal-economische gevolgen. In het jaarlijkse werkplan van de Waddenacademie komen de onderwerpen uit de agenda voor het Waddengebied 2050 zo gebalanceerd mogelijk terug. Het werkplan wordt vastgesteld in het Bestuurlijk Overleg Wadden. In het Bestuurlijk Overleg Wadden van afgelopen december is door de regio inderdaad aandacht gevraagd voor de sociaal-economische impact. Gevraagd werd om die beter te verankeren in het werkplan 2025. U vraagt dat en het is ook een wens uit het bestuurlijk overleg, dus daarom zijn begonnen met het voeren van aanvullende gesprekken op dit punt.

Het Waddenfonds loopt af in 2026. Wat betekent dit voor de Waddenacademie, vraagt mevrouw Chakor van GroenLinks-PvdA. De afweging over kennis en onderzoek wordt meegenomen in het vervolg van ABDTOPConsult. Het streven is dat het Bestuurlijk Overleg Wadden in juni 2025 een voorstel doet voor de structurele financiering. De financiering voor de Waddenacademie voor 2027 heb ik afgelopen december toegezegd, dus die kan nog een jaar vooruit.

Dan was er een vraag van Soepboer en Pierik van NSC en BBB — voor de goede orde: dat zijn twee verschillende partijen die nog niet gefuseerd zijn — over de uitvoering van de motie-Pierik over de watertaxi. Hoe staat het daarmee? De motie verzocht, zoals ik net eigenlijk ook al heb gezegd, om met Amelandse watertaxiondernemer te kijken naar praktische oplossingen. Een goede bereikbaarheid is belangrijk en de veiligheid is natuurlijk even belangrijk. Ik heb dat net eigenlijk ook al gezegd. Ik kom binnenkort met resultaten, maar ik weet niet of ik 25 februari haal. Ik ga mijn best doen.

Als laatste in dit blokje ga ik in op de Lange Jaap. De heer Krul heeft daarnaar gevraagd. Eind 2023 is aangegeven dat renoveren en stabiliseren het voorkeurscenario is, maar er zijn nog onzekerheden die ons beletten om tot een definitief besluit te komen. Wel is besloten om verder te werken aan een definitief ontwerp voor de uitvoering van het voorkeurscenario. Daaruit zou moeten blijken of het ook echt uitvoerbaar is. Er moet dus nog besluitvorming plaatsvinden, maar ik hoop u zo snel mogelijk ervan op de hoogte te stellen of renoveren of stabiliseren inderdaad uitgevoerd kan worden.

De heer Krul (CDA):

Ja, voorzitter ...

De **voorzitter**:

Meneer Krul, gaat uw gang.

De heer **Krul** (CDA):

O, excuses, excuses.

De **voorzitter**:

Jazeker, maar gaat uw gang. Ik weet dat dit u aan het hart gaat. Gaat u dus in goede vaart door.

De heer **Krul** (CDA):

Ik ben uiteraard niet tevreden met dit antwoord en ik denk de minister stiekem zelf ook niet. Want hij geeft zelf al aan dat we in 2023 een voorkeursscenario hebben uitgesproken. Het is nu jaren later en we hebben eigenlijk helemaal niks nieuws te melden. Dat kan niet waar zijn. Stelt u zich eens voor dat we op die manier met de Dommertoren of de Martinitoren om zouden gaan. De Lange Jaap is eigenlijk gewoon het icoon voor de inwoners daar. Die gaat iedereen aan het hart. Dit schiet gewoon niet op. Ik heb vernomen dat de beslissing over renoveren of stabiliseren uiteindelijk in februari zou gaan vallen. Ik wil echt aan de minister vragen of hij in februari met een brief kan komen over wat we nou gaan doen.

Minister **Madlener**:

Ja, en de heer Krul wil natuurlijk ook dat er een positief besluit staat in die brief. Ik zal de Kamer hier zo snel mogelijk over informeren. Ik hoop dat nog in deze maand te kunnen doen, maar dat hangt natuurlijk ook af van de status van dat besluit. Ik kan dat op dit moment niet zeggen. Ik zal de Kamer informeren, maar ik zal dan niet een briefje sturen waarin staat dat we nog geen besluit hebben genomen. We moeten echt naar een keuze toe. Dat begrijp ik.

De heer **Krul** (CDA):

Laat ik het dan scherp formuleren: ook als het antwoord nee is. Ook als het antwoord nee is! Op dit moment is de vuurtoren niet begaanbaar. Hij is afgezet. Als het stormt, is de hele weg rondom de vuurtoren afgezet, want hij kan omvallen. Dat is al jaren aan de gang. Als het antwoord is dat we het niet gaan doen, dan zijn we daar vervolgens ontzettend kwaad over — dat kan ik u alvast meegeven — maar dan is er wel duidelijkheid. Ik wil de minister echt hiertoe aansporen en ik ben ook dankbaar dat hij de toezegging doet om in ieder geval duidelijkheid te gaan verschaffen. Ik ben natuurlijk wel benieuwd wanneer we die brief kunnen verwachten.

De **voorzitter**:

Minister, wanneer kunnen we die verwachten?

Minister **Madlener**:

Ik wil die brief sturen op het moment dat we het besluit kunnen nemen. Ik wil geen procesbriefje sturen waarin staat dat we het besluit nog gaan nemen. Ik snap de wens. De heer Krul wil zo snel mogelijk duidelijkheid: gaan we dat nou doen of niet? Ik ga mijn best doen om dat deze maand nog te doen, maar als het iets later wordt, dan zal ik dat even laten weten.

De **voorzitter**:

Wij noteren het op die manier. Zijn er nog andere leden die nog interrupties hebben over het blokje overig? Nee, ze worden bewaard; hartstikke goed. Ik dank de minister voor de beantwoording voor nu.

Dan geef ik graag het woord aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Gaat uw gang.

Staatssecretaris **Jansen**:

Dank u wel, voorzitter. Laat ik beginnen met te zeggen dat ik de Waddeneilanden goed ken. Ik woon zelf niet op een eiland, in tegenstelling tot de minister. Ik woon wel onder zeeniveau, in een polder, dus ik heb wel enige affiniteit met water en de problematiek die dat met zich mee zou kunnen brengen. Voor de fijnproever: 29 jaar geleden werkte ik in het bedrijfsleven en toen heb ik een zaalvoetbaltoernooi gehad in het pittoreske Blija. Dat was hartstikke leuk. Als goede gastheer hebben ze ons natuurlijk laten winnen, dus wat dat betreft was dat een erg leuke bezigheid. Maar het was ook een heel mooie omgeving. We hebben daar toen een weekend rond mogen kijken. Ik heb daarvan genoten, zeg ik heel eerlijk. De minister vraagt waar Blija ligt. Blija ligt vlak bij het Waddengebied. Je kan het opzoeken op de kaart. Sorry voor de side step, voorzitter. Ik zal teruggaan naar de inhoud.

De **voorzitter**:

Er groeit hier een bewindsliedenuitje naar Blija, hoor ik, dus dat komt helemaal goed.

Staatssecretaris **Jansen**:

Het ligt vlakbij Ferwerd en Holwerd volgens mij, als ik mij niet vergis.

De **voorzitter**:

Ik nodig u uit voor de beantwoording van uw blokje, staatssecretaris.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ja, voorzitter, ik ga door. Laat ik beginnen met de vragen. Ik heb van meneer Grinwis van de ChristenUnie de vraag gehad of er nou echt geen alternatief is voor de concessietrammelant. Ik snap die vraag. Alleen hebben wij ook gekeken wat dan een alternatief is. Dat zou zijn om het over te laten aan de vrije markt. We hebben ook een marktanalyse uit laten voeren. Daaruit kwam dat we het beste vervoersproduct kunnen realiseren met een concessie. Ook vervoerders hebben daar een voorkeur voor. Die analyse vond in 2023 plaats. Op grond daarvan is toen het besluit genomen om toch weer voor de concessie te gaan. Dat wil overigens niet zeggen dat die concessie een star product is. Het is ook mogelijk om een concessie op te stellen waarin enige flexibiliteit zit. Daar zal ik zo meteen nog wat meer over zeggen.

Dan heb ik een vraag van de heer Soepboer van NSC en van de heer Krul van het CDA. Ben ik het met NSC en het CDA eens dat de bereikbaarheid van de Waddeneilanden een taak is van de overheid en dat we dus op termijn af zouden moeten zien van een concessie? Welke mogelijkheden zie ik om de Waddenveren onder het ov onder te brengen? Op het afzien van een concessie ben ik net al ingegaan. Dat is niet verstandig, gezien de marktanalyse.

Dan de vraag of het mogelijk is om de Waddenveren onder het ov onder te brengen. Zoals toegezegd ben ik onderzoek aan het doen naar de voor- en nadelen van het aanmerken van de Waddenveren als openbaar vervoer. Dit gaan we ook zo spoedig mogelijk uiteindelijk naar de Kamer sturen, als we daaruit zijn. Wel wil ik de uitkomsten van het onderzoek eerst bespreken met de bestuurders. Het eerstvolgende bestuurlijk overleg met bestuurders van de Wadden vindt in juni van dit jaar plaats. Daarna zal ik natuurlijk de Kamer op de hoogte brengen van de uitkomsten daarvan.

Dan heb ik een vraag van de heer Heutink van de PVV. Kunnen we het als eis stellen om een maatschappelijke bijdrage te leveren aan de eilanden? Er is rijksbreed beleid voor social return. Daarmee wordt gestimuleerd dat een rederij een maatschappelijke bijdrage levert, voornamelijk door keuzes in inkoop en inhuur, maar ook in het personeelsbeleid. Andere belangrijke elementen zijn natuurlijk regionale binding en inspraakmogelijkheid voor eilandgemeenten en hun bewoners. Dit alles wordt uiteindelijk uitgewerkt in het programma van eisen. Op die manier proberen we dit dus vorm te geven.

Dan heb ik een vraag van de heer Pierik van BBB en van de heer Heutink van de PVV. Ben ik bereid te garanderen dat de dienstregeling ondanks de reductie op alle dagen van het jaar een minimale regeling aanbiedt die recht doet aan deze levensaderfunctie? Met het minimumdienstregelingsniveau dat opgenomen is in de Waddenverenconcessie garandeer ik dat er een minimale dienstregeling wordt aangeboden die recht doet aan deze levensaderfunctie. Daarnaast mag per kwartaal maximaal 5% van de afvaarten meer dan tien minuten te laat zijn en mag er maximaal 1% uitvallen, met uitzondering van overmacht. Dat zei de minister net natuurlijk ook. Hierover ga ik ieder kwartaal met de concessiehouders in gesprek. Bij een overschrijding kan ik om een verbeterplan vragen. Op deze manier proberen we dit te waarborgen.

Dan een vraag van meerdere Kamerleden, namelijk van de heer Heutink, van mevrouw Chakor van GroenLinks-Partij van de Arbeid en van mevrouw De Vries van de VVD. Wordt er in het programma van eisen een harde eis opgenomen om de Waddenveren tijdens de komende concessieperiode te elektrificeren? Het korte antwoord is nee, want voor mij is de focus in de komende concessie voor de Waddenveren op de betaalbaarheid en de dienstregeling essentieel. Betrouwbaarheid, betaalbaarheid en bereikbaarheid: elektrisch varen mag wat mij betreft niet ten koste gaan van deze elementen. In het programma van eisen zullen geen belemmeringen worden opgenomen voor elektrisch varen, maar tegelijkertijd ga ik tijdens deze concessieperiode niet verplichten om overal elektrisch te gaan varen. Om dit mogelijk te maken — dat is ook de verklaring — moet er infrastructuur aangelegd worden in drie havens en op drie eilanden. Voor deze infrastructuur is op dit moment geen dekking. Ik kan ook niet eisen dat reders deze infrastructuur zelf gaan realiseren, want dit zal uiteindelijk ten koste gaan van de betaalbaarheid. Daarom doen we het niet op deze manier.

Een vraag van de heer Grinwis, ChristenUnie: hoe verhoudt de opgave voor elektrificatie zich tot de nog jaren voortslappende netcongestie, voor de keuzes die de komende tijd moeten worden gemaakt met het oog op de nieuwe concessie? De duur van de concessie staat nog niet vast. Voor de elektrificatie is er aanleg van infrastructuur nodig in drie havens en op drie eilanden, zoals ik net zei. Die kan pas worden aangelegd wanneer de netcongestie hier is opgelost. Provincies en netbeheerders zijn ervan op de hoogte dat zij de opgave van elektrificatie mee kunnen nemen in de toekomstige

plannen voor de versterking van het elektriciteitsnet, maar dat is natuurlijk wel bepalend voordat hiertoe een besluit kan worden genomen.

Kan ik doorgaan met de vragen? Ik zag namelijk een hand tussendoor. Ik ga door. Dank, voorzitter. Een vraag van mevrouw De Vries van de VVD: hoe wordt de vaargeul qua diepte en breedte meegenomen in de veerconcessies? De dimensies van de huidige vaargeul zijn vastgelegd in het Nationaal Water Programma 2022-2027 en in het Natura 2000-beheerplan Waddenzee. Het uitgangspunt is dat in de nieuwe concessie een verwijzing naar deze documenten wordt opgenomen. Dit werk ik momenteel uit in het ontwerpprogramma van eisen.

Dan heb ik een vraag van de heer Soepboer, de heer Grinwis en mevrouw De Vries, dus NSC, ChristenUnie en VVD. Hoe zou uitstel met een jaar of vijf eruit kunnen zien? Is verlenging van de huidige concessie een mogelijkheid? Of moet er een nieuwe concessie voor vijf jaar komen, als een soort tussenconcessie met het huidige materiaal? Er is eigenlijk gevraagd naar een veelheid aan opties. Zoals wij in de nota van uitgangspunten hebben aangegeven, houd ik inderdaad de optie open van een kortdurende concessie voor de Waddenveren-Oost. Dat overweeg ik overigens niet voor de Waddenveren-West. Daar wil ik heel duidelijk in zijn. De huidige concessie voor de Waddenveren-Oost heeft een duur van vijftien jaar. Dat is de maximale duur van deze concessie. De concessie kan vanwege juridische redenen niet verlengd worden, maar het is wel mogelijk om een kortdurende nieuwe concessie te verlenen voor bijvoorbeeld vijf jaar. De huidige concessie kunnen we dus niet verlengen, maar we kunnen wel een nieuwe concessie verlenen voor een kortere periode. Een andere optie is om in de nieuwe concessie een flexibiliteitsbepaling op te nemen. Daar zei ik net al iets over in een eerdere beantwoording van een vraag.

Dan heb ik een vraag van de leden Soepboer, Grinwis en Heutink: ben ik bereid om budgetneutraliteit als eis los te laten? Is die eis sowieso niet raar, want dat doen we bij ov-concessies toch ook niet? De huidige concessie voor de Friese Waddenveren wordt geëxploiteerd zonder reisbijdrage. Er is op dit moment wat ons betreft geen aanleiding om aan te nemen dat dit bij de nieuwe concessie niet mogelijk zou zijn. Binnen de huidige begroting is er, zeg ik heel eerlijk, geen geld beschikbaar om eventueel een subsidie te verlenen voor de nieuwe concessie. Voor eilandbewoners zijn deze veerverbindingen natuurlijk een essentiële publieke voorziening. Dat snappen we. Dat hebben we ook meerdere keren aangegeven. Daarom zullen we ook in de nieuwe concessie vastleggen dat er voor hen een significante korting komt.

Een vraag van de heer Soepboer van NSC. De tarieven van de veerdiensten gaan stijgen. Wat ga ik hieraan doen? De rederijen hebben natuurlijk te maken met hogere kosten, onder andere door stijgende personeelskosten maar ook door inflatie. Mijn ministerie stelt jaarlijks het percentage vast waarmee de tarieven maximaal mogen stijgen. Dit gebeurt op basis van een index die is vastgelegd in de concessie. Beide rederijen blijven met de voorgestelde tariefstijging, hoewel die inderdaad hoog is, wel binnen de in de concessie vastgestelde kaders.

Dan heb ik een vraag van de heer Heutink, PVV: "Het verhogingsplafond tarieven is een vrijbrief om tarieven te blijven verhogen. Elke tariefstijging moet vooraf goedkeuring hebben van het kabinet. Graag een reactie." Een potentiële concessiehouder moet voorafgaand aan de start van de nieuwe concessie weten hoe de jaarlijkse maximale

tariefstijging wordt bepaald, want hij moet natuurlijk weten waar hij aan toe is. Anders komt de succesvolle aanbesteding in gevaar. Het is nu al wel zo dat het kabinet het tarief jaarlijks vaststelt. Dat moet passen binnen de kaders die zijn vastgelegd in de concessie, zoals ik net heb aangegeven.

Een vraag van de heer Grinwis, van de ChristenUnie: waarom zijn de Bikker gelden niet gebruikt om de prijsstijging van deze kaartjes te dempen? 8,9% voor het veer versus 0% voor de bus is toch wel een erg fors verschil. De Bikker gelden zijn middelen die de Kamer ter beschikking had gesteld waarmee prijsstijgingen in het ov voorkomen konden worden, waardoor een kaartje voor de trein of bus niet duurder werd door inflatie of stijgende brandstofprijzen. Echter, er waren geen middelen voor de Waddenveren, omdat de motie enkel ging over openbaar vervoer en de Waddenveren niet zijn aangemerkt als openbaar vervoer. We zijn momenteel wel aan het onderzoeken, zeg ik erbij, wat de voor- en nadelen zijn van het geven van een ov-status aan de Waddenveren. Dit zal ik op korte termijn met de Kamer delen. Dat zal ik voor de zomer doen, voeg ik eraan toe. Dat scheelt weer een vraag.

De voorzitter:

Sorry, staatssecretaris, ik onderbreek u even, want ik heb mevrouw Chakor nu een paar keer verbaasd zien kijken waarom zij geen interruptie mag plegen, maar aan het begin van de eerste termijn van het kabinet hebben we afgesproken dat we de interrupties aan het einde van de blokjes doen. Dat heeft ermee te maken dat interrupties, terwijl ze zo kostbaar zijn, vaak opgebrand worden aan vragen die nog beantwoord gaan worden in het blokje. Het heeft dus een beetje met efficiëntie te maken. Bovendien hebben we nog maar drie kwartier. Ik heb u opgeschreven als eerste lid dat straks mag interrumperen, want ik heb gezien dat u uw hand heeft opgestoken, maar we maken het blokje even af.

Staatssecretaris Jansen:

Ik ben ook bijna aan het einde van het blokje, voorzitter. Ik heb nog vier vragen liggen en dan kunnen we met elkaar het gesprek aangaan.

De leden Soepboer, Pierik en Chakor vroegen hoe ik invulling heb gegeven aan de motie van onder anderen Pierik, Soepboer en Heutink ook, volgens mij over inspraak voor de gemeenten. Over die motie ging het. In de motie wordt de regering verzocht om bij het opstellen van het programma van eisen te voorzien in een zwaarwegend adviesrecht voor de eilandgemeenten, voorafgaand aan en tijdens de concessieperiode, waar alleen gemotiveerd van mag worden afgeweken. Dat is het dictum van de motie. Aan het adviesrecht voorafgaand aan een concessieperiode wordt invulling gegeven door adviesessies en een openbare consultatie over het conceptprogramma van eisen. Aan het adviesrecht tijdens de concessieperiode wordt invulling gegeven door dit adviesrecht op te nemen in het programma van eisen en daarbij aan te geven dat hier alleen gemotiveerd van afgeweken mag worden. Op die manier proberen we dat te borgen.

Dan een vraag van de heer Pierik, van BBB. In hoeverre is er bij de openbare consultatie specifiek aandacht besteed aan de inbreng van ondernemers en bedrijven van de Waddeneilanden? Zijn er aparte sessies voor overleg georganiseerd of is men enkel via algemeenoverlegstructuren meegenomen? De ondernemers en andere belanghebbenden konden inbreng leveren voor de nota van uitgangspunten voor de nieuwe concessie via de openbare consultatie. Alle inbreng hebben we gewogen, zowel

die van de ondernemers als die van andere belanghebbenden, zoals decentrale overheden, consumentenorganisaties, bewoners en frequente bezoekers van de eilanden. IenW heeft ook informatiebijeenkomsten over de consultatie gehouden op de eilanden en het vasteland. Die stonden open voor alle geïnteresseerden, dus ook voor de ondernemers. In een eerder stadium heeft IenW ook ambtelijk een werksessie gehouden met verschillende organisaties over de nota van uitgangspunten. Daar was ook een vertegenwoordiging van de ondernemersorganisatie aanwezig. Op die manier hebben we dat dus vormgegeven.

Dan een vraag van de heer Krul, CDA, en de heer Soepboer, NSC. Kunnen de verbindingen en scholierenbootjes tussen Vlieland en Terschelling worden aangemerkt als publiek belang? Natuurlijk zie ik het belang daarvan, maar ik wil dit niet in de nieuwe concessie opnemen, omdat er zwaarwegende juridische risico's aan kleven. Op dit moment verzorgt de huidige rederij in samenspraak met de eilanden een scholierenboot. Als deze taak wordt toegevoegd aan de nieuwe concessie, zou dat de zittende rederij in de aanbesteding bevoordelen, omdat deze die kleine schepen al heeft. Daarmee is er geen gelijk speelveld en dat brengt een eerlijke aanbesteding in gevaar. Ik zal de nieuwe vervoerder er uiteraard toe oproepen om, net als nu, samen met de eilanden een scholierenboot te verzorgen. Het heeft dus te maken met juridische perikelen en onbedoeld voordeel voor de huidige concessiehouder.

Voorzitter. Ik heb nog twee vragen liggen. De eerste is van de heren Heutink en Pierik, van PVV en BBB. We verwachten dat TSM de personeelstekorten op orde gaat brengen en de geschrapte afvaarten terugbrengt in de dienstregeling en we verwachten dat de staatssecretaris hierop toe gaat zien en ervoor zorgt dat het goedkomt met die minimumdienstregeling, zeiden zij. In de concessie staat, zoals ik net al zei, de minimale dienstregeling waaraan rederijen moeten voldoen. De vervoerplannen worden onder andere daarop jaarlijks getoetst. Ik begrijp natuurlijk wel de zorgen van de leden. Ik begrijp echter ook dat Doeksen een bepaalde minimale vervoersvraag nodig heeft om diensten te varen om financieel gezond te blijven. Daarmee is de minimale dienstregeling wel gegarandeerd. Maar het heeft dus wel twee kanten, waarbij inderdaad een minimale frequentie nodig is om überhaupt financieel uit te kunnen.

Dan de laatste vraag: kan de staatssecretaris aangeven hoe er in de nieuwe dienstregeling rekening wordt gehouden met de benodigde capaciteit voor goederenvervoer? Hoewel de concessie voor de Waddenveren het exclusieve recht voor personenvervoer en niet voor goederenvervoer betreft, is vervoer van goederen op de schepen van reguliere dienst wel toegestaan. We vragen jaarlijks de vervoersplannen op voor een beschrijving van de wijze waarop de concessiehouders het vervoer van goederen, naast het personenvervoer, gaan afwickelen. Volgens de vervoersplannen verzorgt Doeksen het goederenvervoer via haar zusteronderneming met een vrachtcatamaran. Wagenborg vervoert daarnaast vracht op reguliere dienst en werkt nauw samen met transportbedrijven, aannemers en dergelijke partijen om het vervoer van goederen zo goed mogelijk te laten verlopen. Zij zetten een extra afvaart in als het schip vol dreigt te raken. Op die manier proberen ze daar invulling aan te geven.

Dat is het einde van mijn beantwoording.

De **voorzitter**:

Ik dank u voor de beantwoording en ik ga direct door naar mevrouw Chakor, voor haar

laatste interruptie.

Mevrouw **Chakor** (GroenLinks-PvdA):

O, voorzitter, u ziet dat ik ervan schrik dat het mijn laatste is. Ik dacht dat ik twee vragen aan minister Madlener had gesteld. Dan doe ik er eentje nu en dan hou ik er nog eentje over voor het laatst. Maar het is wat het is; dan zal ik het op een andere manier doen.

Ik ga naar mijn vraag. De staatssecretaris begon zijn voorlezen met: we gaan niet elektrificeren; daar doen we niet aan mee. Ik vind dat wel heel erg top-down. We hebben volgens mij allemaal zo'n overzicht gekregen met betrekking tot het transitiepad elektrificatie. De provincies Groningen, Friesland en Noord-Holland zeggen er allemaal ja tegen om dat op te nemen in het programma voor het plan van eisen, zowel de Statenleden als de raadsleden, terwijl de staatssecretaris en de minister gewoon nee zeggen. Hoe gaat u dat uitleggen aan iedereen die hier nu naar luistert of kijkt? Ik hoop echt dat de minister of de staatssecretaris hier goed naar gaat kijken en dit punt meeneemt, in ieder geval het transitiepad elektrificatie.

Staatssecretaris **Jansen**:

Volgens mij heb ik net in mijn beantwoording gezegd dat voor mij bereikbaarheid en betaalbaarheid op één staan. Dat is mijn uitgangspunt. Het is niet zo dat ik daarbij geen oog heb voor andere belangen. Elektrificatie heb ik niet uitgesloten. Ik heb alleen gezegd: daar zitten een aantal haken en ogen aan. Ik heb het gehad over netcongestie en over de drie havens waar we naar moeten kijken. Dat zijn een aantal aspecten die belemmeren dat we het nu opnemen als eis. Voor mij blijven bereikbaarheid en betaalbaarheid de primaire eis die ik stel, maar ik heb ook oog voor andere belangen. In de toekomst kan het wel degelijk op die manier worden vormgegeven. Maar we zitten ook — dat zei de minister volgens mij ook al — met de huidige boten, die nog niet helemaal zijn afgeschreven. Dan kom je voor een commercieel dilemma te staan, want wanneer moet die vervanging dan plaatsvinden?

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan ga ik naar de heer Heutink, van de PVV.

De heer **Heutink** (PVV):

Wij zijn hartstikke blij dat de staatssecretaris niet meegaat in al die gekkigheid ten aanzien van de verplichting om te elektrificeren en dat hij de betaalbaarheid en de bereikbaarheid van alle eilanden wel hoog in het vaandel heeft staan. Hartstikke goed!

De vraag die ik heb, gaat over het verhogingsplafond. Ik begreep niet gek veel van het antwoord dat de staatssecretaris net voorlas. Ik wil eigenlijk het volgende weten. We hebben die tariefstijging van 4% en ja, dat mag volgens de concessie, maar op basis van welke voorwaarden of eisen stelt de staatssecretaris dat dan vast? Is er ook een kans om te zeggen: nee, dat gaan we nu niet doen, want de inflatie is maar 1,2%? Laten we hopen dat dat volgend jaar zo is. Kan dat ook een argument zijn voor de staatssecretaris om volgend jaar te zeggen: we gaan dit nu niet doen?

Staatssecretaris **Jansen**:

Er moet natuurlijk wel een gerede grond zijn voor de prijsverhoging. Op het moment dat die er niet zou zijn — dat kan bijvoorbeeld zo zijn als de inflatie over twee jaar niet zoals nu "drie komma zoveel procent" is maar misschien 1,2% — zou het wel heel raar zijn als

er een maximale tariefverhoging gaat plaatsvinden. Daar hebben we dus wel een gesprek over. Ze moeten onderbouwen waarom zij tot dit soort tarieven komen.

De heer **Heutink** (PVV):

Dat is duidelijk. Dan wil ik het nog even hebben over TSM en Rederij Doeksen. Volgend jaar gaan ze 355 afvaarten afschalen. Ik hoorde de staatssecretaris zeggen dat dit een financiële reden heeft. Maar in de vervoersplannen die TSM heeft ingediend staat letterlijk dat er een personeelstekort is. Omdat de boten die ze gaan schrappen grotendeels leeg zijn, willen ze ook niet meer dan nodig schadelijke emissies uitstoten. Dat waren volgens TSM de redenen om die afvaarten te gaan schrappen. Die hebben dus niets te maken met financiën. Volgens mij kunnen we het oplossen door samen met Doeksen te bekijken hoe we die personeelstekorten kunnen oplossen. Dan bestaat er wat ons betreft geen enkel argument meer om die afvaarten niet gewoon weer op te nemen in de dienstregeling. Kan de staatssecretaris toezeggen dat hij daar met TSM naar gaat kijken?

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik ga daar zeker met TSM naar kijken, want voor ons was met name het personeelstekortargument het belangrijkste. Op het moment dat daar een andere invulling aan kan worden gegeven waardoor dat argument niet meer valide is, gaan we natuurlijk bekijken wat dat uiteindelijk betekent voor de toename van het aantal vaarten.

De **voorzitter**:

Dan ga ik naar mevrouw De Vries voor een interruptie.

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):

Ik heb een vraag over de concessie. Er moet een vertaling plaatsvinden in het programma van eisen. Ik had in de eerste termijn naar de betrokkenheid van de Kamer daarbij gevraagd, want ik vind dat wij daar tijdig bij betrokken moeten worden. Ik had ook heel concreet gevraagd om een aantal dingen vast te leggen richting de concessie. Dat zou betekenen dat ze in het programma van eisen opgenomen moeten worden. Ik doel dan op de vaargeuldiepte, betaalbaarheid, een frequentieadviesrecht voor de eilanders en ook de financiële transparantie van de reders, want ik vind dat echt wel een punt, net als de plafonds in de stijgingen. Ik heb daar nog geen heel duidelijk antwoord op gekregen, maar ik zou dat toch wel graag willen. Anders ben ik genoodzaakt om dat straks in een motie vast te leggen. Ik voorkom dat liever. Ik ben blij als de staatssecretaris het gewoon kan toezeggen.

De **voorzitter**:

Ja, helder.

Staatssecretaris **Jansen**:

Klopt. Die vraag is specifiek zo gesteld. Ik had 'm ook genoteerd met alle verschillende aspecten die mevrouw De Vries noemde. Wij zullen in het najaar hiermee terugkomen richting de Kamer. Want ik ben het met u eens dat er duidelijkheid moet zijn over al die aspecten. Transparantie is daarin zeker ook heel belangrijk.

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):

Dan ga ik ervan uit dat er, voordat dit vastgesteld wordt, een concept aan ons voorgelegd wordt.

Een tweede punt, voorzitter. Ik moet heel eerlijk zeggen dat ik geen bal begrepen heb van het punt over de scholierenboot en de verbinding tussen Vlieland en Terschelling. Ik kan me misschien voorstellen dat u zegt: ik wil het niet per se. Maar ik denk niet dat het een nadeel of voordeel zou zijn voor degene die het momenteel uitvoert. Ik snap best dat het kostenverhogend kan zijn als je dat opneemt in de concessie, maar je zou het erin kunnen meenemen. Bij de concessieverlening kunnen er bijvoorbeeld extra punten voor gescoord worden. Je zou kunnen zeggen: dan krijg je een paar bonuspunten en kom je beter uit de aanbesteding. Ik snap het antwoord dus eigenlijk helemaal niet.

Staatssecretaris **Jansen**:

Kijk, voor ons staat bovenaan dat het speelveld eerlijk moet zijn. De huidige concessiehouder, maar ook andere eventuele concessiehouders, moeten in een gelijk speelveld kunnen meedingen naar de aanbesteding. De huidige reder heeft al een boot. Op het moment dat wij deze eis voor de scholierenboot opnemen, heeft die dus een onevenredig voordeel. Anderen hebben die boot immers niet. Dat is de beweegreden erachter.

De heer **Soepboer** (NSC):

Ik heb heel veel vragen, maar ik ga eerst maar even door op dit punt. Je zou natuurlijk ook anders kunnen redeneren, namelijk: we zetten het in de concessie en iedereen kan daarop inschrijven, dus ze zouden dat vervoer ook moeten regelen. Dan maakt het niet uit of ze wel of geen boot hebben. Dan moeten ze er gewoon een boot bij kopen. Je stelt van tevoren een programma van eisen op, waarin je vaststelt wat je wilt. Dan is het aan iedereen om daarop in te schrijven. Je kunt dan dus niet redeneren vanuit de huidige situatie, zo van: ze hebben al een boot, dus mogen we niks veranderen aan de concessie want dan zou het speelveld oneerlijk worden. Dat slaat wat ons betreft nergens op. Mevrouw De Vries heeft het over bonuspunten. Ik wil verder gaan: ik wil niet over bonuspunten praten maar wil gewoon dat het in de concessie komt.

Staatssecretaris **Jansen**:

Ik zal er in de tweede termijn op terugkomen, want ik wil de Kamer hiervan proberen te overtuigen. Als u mij kunt overtuigen, sta ik daar natuurlijk ook voor open, zeg ik heel eerlijk.

De **voorzitter**:

Meneer Soepboer, uw laatste interruptie.

De heer **Soepboer** (NSC):

Nou, daar gaan we zeker gebruik van maken.

Ik had de staatssecretaris eigenlijk willen vragen, zeker gezien zijn mantra "bereikbaarheid en betaalbaarheid", of hij wist wat een retourtje kost vanaf een van de eilanden, bijvoorbeeld met een auto. Maar daar zie ik nu maar even van af, want ik begrijp ook dat het een flauwe vraag is. Ik wil er wel aandacht voor vragen dat de kosten al heel hoog zijn. U zegt: ik wil de budgetneutraliteit niet loslaten. U zegt ook: er is geen geld. Daar heb ik begrip voor. Maar gisteren zaten we in een debat over de regio's. Daarin was "elke regio telt" het mantra. Minister Uitermark zei in dat debat ook: trek bij elk commissiedebat waar dat kan de NPVR-kaart, het Nationaal Programma Vitale Regio's. Ik wil u toch nog eens uitdagen om in het licht van de "elke regio telt"-gedachte

te bekijken wat u kunt doen aan de budgetneutraliteit en het wellicht verlagen van kosten voor de mensen die elke dag gebruik moeten maken van deze veerdienst. Ik heb het dus niet zozeer over de toerist maar over de mensen die woonachtig zijn in dit gebied.

Staatssecretaris **Jansen**:

Volgens mij komt juist de inzet op korting voor eilandbewoners hieraan tegemoet. Maar natuurlijk is het niet te verkopen, zeg ik kijkend naar het hoofdlijnenakkoord en elke regio telt, dat de situatie hier onevenredig zou zijn. We kijken er dus scherp naar, maar ik zeg ook wel heel eerlijk: ik heb het budget niet. Dat is de reden waarom we in deze situatie zitten. Als de Kamer daarover wil meedenken, dan nodig ik de Kamer daar bij dezen ook voor uit.

De **voorzitter**:

Ik hoor een open uitnodiging. Dank aan de staatssecretaris. Dan geef ik nu graag het woord aan de staatssecretaris van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur; een hele mondvul.

Staatssecretaris **Rummenie**:

Ja, het is een mondvul, voorzitter. Vandaag spreken we over een van de meest bijzondere natuurgebieden van Europa. We spreken over een plek die niet alleen velen raakt met haar schoonheid, maar die ook van onschatbare waarde is voor onze biodiversiteit, onze economie en onze toekomst. Het Natura 2000-gebied de Waddenzee is met een UNESCO-status ook Werelderfgoed. De Waddenzee is een belangrijke rustplaats voor trekvogels uit alle windstreken en een kinderkamer voor vissen. De getijdenbeweging, uitgestrekte kwelders en rijke biodiversiteit maken het tot een bijzonder kustlandschap.

Maar de Waddenzee is meer dan natuur alleen. Met het multifunctionele karakter is ze een bron voor velen: voor vissers, voor de toeristische sector, voor bewoners en voor de energiesector. De Waddenzee biedt de mens voedsel, zoals garnalen en mosselen, recreatie, en ruimte voor ontwikkelingen, zoals kustbescherming, en aanlanding van elektriciteit. Het kabinet streeft een nieuwe balans na tussen economie en ecologie. Dit multifunctionele gebruik is daarbij een kracht maar ook een uitdaging.

Ik ga naar de vragen over visserij, voorzitter. De heer Pierik vroeg: kan de staatssecretaris aangeven hoe hij het gebruik door vissers van de Waddenzee kan borgen? Zoals u weet, is visserij voor mij een topprioriteit. Mijn uitgangspunt is dat vissen op garnalen en mosselkweek in de Waddenzee mogelijk moeten blijven. Ik werk hierbij samen met de sector en natuurorganisaties. Voor garnalenvissers is het toekomstperspectief garnalenvisserij hierbij van groot belang. Ik streef ernaar dit voor de zomer gereed te hebben. Daarnaast ben ik voornemens om uiterlijk 1 juli 2025 een Wnb-vergunning af te geven voor het vissen op garnalen. Voor de mosselzaadvisserij is er in 2009 een convenant gesloten. Daar wil ik het bij laten.

De heer Grinwis, de heer Pierik en mevrouw De Vries hadden nog een vraag over het toekomstperspectief van de garnalenvisserij. Zoals ik net al zei, werk ik samen met alle betrokken partijen aan die toekomstvisie. Op het moment werkt een adviescommissie, van de sector en natuurorganisaties, aan een advies dat ik zal gebruiken als input voor de toekomstvisie. Voor de vissers die willen stoppen werk ik aan een vrijwillige saneringsregeling. Deze regeling is op 24 januari voor prenotificatie ingediend bij de

Europese Commissie. Ik streef ernaar de toekomstvisie voor de zomer naar de Kamer te sturen. Ik wil, mevrouw De Vries, uiterlijk 1 juli de vergunningverlening afgerond hebben. De gesprekken met de Nederlandse Vissersbond verlopen op dit moment constructief. Ik heb er alle vertrouwen in dat het dan voor elkaar zal zijn.

De voorzitter:

Dank u wel. Dat was uw eerste blokje, toch?

Staatssecretaris Rummenie:

Ja, dat was mijn eerste blokje.

De voorzitter:

Ik kijk even of er interrupties zijn. Dat is niet het geval.

Staatssecretaris Rummenie:

Het tweede blokje is UNESCO. Ik heb een vraag van de heer Grinwis: wanneer komt er een herstelplan werelderfgoed Waddenzee? Op 18 augustus 2024 is de Europese Natuurherstelverordening in werking getreden. De natuurhersteldoelen in de Natuurherstelverordening hebben betrekking op een breed scala aan ecosystemen, waaronder kust- en zoutwaterecosystemen. Hier valt de Waddenzee dus ook onder. Uiterlijk 1 september 2027 moet Nederland een natuurherstelplan indienen bij de Europese Commissie, met concrete maatregelen voor de periode tot 2030, en met een strategische doorkijk naar de periode tot met 2050. Er wordt al volop geïnvesteerd in het versterken van de natuur van de Waddenzee via het integraal beheer van de Waddenzee, het nieuwe N2000-beheerplan, de Programmatische Aanpak Grote Wateren en het beleidskader natuur Waddenzee.

Dan heb ik een vraag van mevrouw Chakor over UNESCO. Zij noemde de balans tussen natuur en medegebruik en zei dat de cumulatieve druk te hoog is. Ze vroeg: ik begrijp dat LVVN een planMER opstelt; wanneer kan de Kamer een tijdpad voor dit onderzoek verwachten? De vraag is net al een beetje beantwoord. UNESCO heeft ons inderdaad verzocht om samen met Duitsland en Denemarken een plan-milieueffectrapportage over de cumulatieve druk op te stellen. Ik ben nog in gesprek met Duitsland en Denemarken over de opzet en de planning van deze plan-milieueffectrapportage. Ik zal u hier rond de zomer over informeren.

Dan heb ik nog een vraag van mevrouw Chakor over de UNESCO-status van de Waddenzee. Die speelt momenteel geen rol bij vergunningverlening. Hoe kunnen we dit verbeteren? Hoe kunnen we bescherming geven aan outstanding values en hoe zouden we die beter kunnen verankeren in bijvoorbeeld wetten en procedures? De werelderfgoedstatus is in 2009 verstrekt. Dat is trouwens inclusief alle activiteiten die op dat moment al plaatsvonden. Dat belangrijk om te noemen. Medegebruik moet mogelijk blijven. Specifiek voor het betrekken van OUV's is met Nederlandse steun een methodologie ontwikkeld: het heritage impact assessment. Ik stimuleer initiatiefnemers om dit actief te gebruiken. Dit is nu nog een toets naast de bestaande natuurvergunningverlening.

De Omgevingswet verplicht initiatiefnemers sinds begin dit jaar om ook aandacht te hebben voor de OUV's van de Waddenzee. Momenteel lopen er heritage impact assessments voor de dijkverzwaring op Schiermonnikoog en voor het programma

aanlanding wind op zee. De ervaringen met het heritage impact assessment zijn nog pril. We volgen het actief en zullen er lering uit trekken voor de verbetering in de komende jaren. Met de planMER kijken we uiteraard ook naar de cumulatieve impact. Zoals ik al zei, is het mijn ambitie om voor de zomer partijen een formele duiding te geven over hoe er beter aandacht gegeven kan worden aan Outstanding Universal Values in de procedures.

Dan heb ik nog een vraag waar niet bij staat van wie die is. Wat is het tijdpad van onze appreciatie van het advies van de Waddenacademie? De appreciatie van dit rapport kost tijd, omdat het een omvangrijk rapport betreft en het over complexe materie gaat. Over de appreciatie zal het kabinet in overleg treden met alle betrokken partijen. In juni verwacht ik dit te kunnen doen. Ik verwacht deze appreciatie van het advies rond de zomer met uw Kamer te delen.

Dan heb ik het beleidskader natuur Waddenzee.

De voorzitter:

Vervolgt u uw beantwoording.

Staatssecretaris Rummenie:

Er was een vraag van de heer Krul over de impact van toerisme op de natuur en over de hulp voor Schiermonnikoog bij concrete acties. Welke mogelijkheden ziet de staatssecretaris? Het multifunctionele gebruik van de Waddenzee is een kracht, maar ook een uitdaging, zoals ik al eerder zei. Alleen een robuust en veerkrachtig ecosysteem blijft mogelijkheden bieden aan de economie en de leefbaarheid. Met het beleidskader natuur Waddenzee geven we ondernemers en gebruikers van de Waddenzee duidelijkheid over welke activiteiten onder welke voorwaarden op lange termijn mogelijk zijn. Op basis van de best beschikbare kennis wordt momenteel bepaald of en hoe de impact van gebruiksfuncties moet worden verminderd. Sociaal-economische afwegingen worden in het proces gelijktijdig en integraal meegewogen. Toerisme krijgt hierbij ook aandacht. Specifiek voor initiatieven op Schiermonnikoog is het van belang dat deze initiatieven een plek krijgen in het uitvoeringsprogramma van de agenda van het waddengebied.

Dan had u, meneer Krul, nog een vraag en een zorg: "Kunnen bepaalde activiteiten met het oog op het Beleidskader Natuur Waddenzee doorgaan als dit ten koste gaat van de cultuur, zoals bij visserij? Zouden de minister van IenW en de staatssecretaris hierop willen reageren?" Leefbaarheid en medegebruik blijven, zoals ik zei, belangrijk. Met het Beleidskader Natuur Waddenzee geven we ondernemers en gebruikers van de Waddenzee duidelijkheid over welke activiteiten onder welke voorwaarden op de lange termijn mogelijk zijn.

Op basis van onze beste kennis wordt momenteel bepaald of en hoe de impact van gebruiksfuncties moet worden verminderd. Daarvoor worden de komende maanden scenario's ontwikkeld. Sociaal-economische afwegingen, waaronder, zoals u noemt, cultuurhistorisch medegebruik, worden uiteraard in het proces gelijktijdig en integraal meegewogen.

Dan had ik nog een vraag voor mevrouw De Vries, over het beleidskader natuur: kan de staatssecretaris een stand van zaak geven van het beleidskader natuur? Mevrouw De

Vries, met het Beleidskader Natuur Waddenzee geven we ondernemers en gebruikers van de Waddenzee duidelijkheid over wat wel en niet kan. Op basis van onze kennis wordt de impact van de gebruiksfuncties verminderd. Zoals ik net al zei, komen we de komende maanden met scenario's. Het conceptbeleidskader — dit is volgens mij het belangrijkste — wordt opgeleverd op 1 oktober 2025.

Dat waren mijn vragen voor dit blokje, voorzitter.

De voorzitter:

Ik stel voor dat u uw blokjes allemaal afmaakt en dat we dan kijken of er nog interrupties zijn. We hebben een beetje haast.

Staatssecretaris Rummenie:

Ik lees, dacht ik, vrij snel.

De voorzitter:

Nee, dat was zeker geen opmerking over uw leessnelheid.

Staatssecretaris Rummenie:

De heer Soepboer vroeg: kan de minister aangeven hoe het staat met de gesprekken met de NAM over Ternaard, in lijn met de motie-Postma c.s.? Gesprekken over Ternaard zijn onderdeel van bredere gesprekken met Shell en Exxon. Dat geldt ook voor de Groningendossiers. Op dit moment bereidt het kabinet dus gesprekken voor met de aandeelhouders. Ik kan daar nu niet op vooruitlopen. Deze handelingen zijn erop gericht dat de NAM zal afzien van de winning bij Ternaard. De inzet van het kabinet is daarmee in feite in lijn met de moties van de leden Postma en Kostić, waarin het kabinet wordt opgeroepen om nieuwe gaswinning onder de Waddenzee te voorkomen.

Dan heb ik nog een blokje overig. Er waren vragen van de heer Krul over de Hoge Berg op Texel: graag hoor ik of Staatsbosbeheer in de ogen van de staatssecretaris genoeg doet om deze bijzondere natuur te beschermen. Natuur verdient het uiteraard om beschermd te worden. Ik ben, meneer Krul, niet bekend met deze specifieke situatie, dus ik zal daarover contact opnemen met Staatsbosbeheer.

Dan had u nog een vraag: welke mogelijkheid zijn er volgens de staatssecretaris om Staatsbosbeheer in de meewerkstand te krijgen? Nogmaals, ik ben niet bekend met de problematiek. Ik zal daarover contact met ze opnemen. Ik zal me ook inspannen om een gesprek te faciliteren met de partijen waar u het over had.

Dan had ik nog een vraag van de ChristenUnie, over baggeren in de Waddenzee: hoe zorgt de staatssecretaris van LVVN ervoor dat in toekomstige baggercontacten geen te krappe baggerafspraken worden gemaakt in toekomstige beheerplannen voor de Waddenzee? Vanuit het huidige beheersplan Waddenzee is de gebruiksruimte voor baggeren niet altijd voldoende. Samen met onder andere Rijkswaterstaat heeft dit onze aandacht. Het is mijn ambitie om de gewenste ruimte zo goed mogelijk in de nieuwe beheerplannen vast te leggen, uiteraard ook met de juiste ecologische borging.

Dat waren mijn vragen, voorzitter.

De voorzitter:

Ik dank u wel. Ik ga eerst even naar mevrouw De Vries.

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):

Ik ga ervan uit dat we het beleidskader natuur nog krijgen. Maar ik heb heel nadrukkelijk aangegeven dat ik vind dat er geen nieuwe juridisch afdwingbare verplichtingen in zouden moeten komen. Er is eerder een motie aangenomen waarin ook wordt gezegd dat er heel nadrukkelijk gekeken moet worden naar de sociaal-economische gevolgen van punten.

In het verlengde daarvan het UNESCO-Werelderfgoed. Ik moet eerlijk zeggen dat ik af en toe ook wel heel erg moe wordt van hoe het label wordt gebruikt. Er is heel lang gesproken door de regio over of we wel of niet de UNESCO-Werelderfgoedstatus moesten aanvragen. Daar is heel lang over getwijfeld. Uiteindelijk is gezegd "laten we het gaan doen", maar daarbij is de afspraak gemaakt dat dat niet tot extra verplichtingen zou leiden. Ik moet eerlijk zeggen dat ik nog geen debat over de Wadden heb meegemaakt waarin niet elke keer weer daarnaar verwezen wordt en gezegd wordt: we moeten nieuwe maatregelen nemen. Ik moet eerlijk zeggen dat ik het een beetje spuugzat word, want het lijkt net of er nu vanwege dat label weer allerlei extra maatregelen moeten komen. Het is al het zwaarst gereguleerde gebied, met allemaal maatregelen ten behoeve van natuur et cetera. Ik vind dus echt dat we daarvoor moeten uitkijken. Ik hoop ook dat dit kabinet daar alert op is.

De **voorzitter**:

Noopt dat nog tot een reactie?

Staatssecretaris **Rummenie**:

Ik denk eerlijk gezegd, mevrouw De Vries, dat we daar niet zo verschillend in zitten. We hebben, zoals ik zei, verschillende acties aangekondigd en zijn verplicht om dat te doen. Dat is die plan-milieueffectrapportage op de cumulatieve druk, samen met Duitsland en Denemarken. Ja, dat moet zeker; er ligt een verzoek voor. Maar ik ben het helemaal met u eens en ik dacht dat ik dat in de inleiding van mijn spreektekst ook duidelijk heb gemaakt. Het gebied heeft van oudsher al verschillende functies. In die vorm is het ook goedgekeurd als Werelderfgoed. Ik begrijp uw vraag dus heel erg goed. Ik neem het mee.

Uw andere vraag over het schema is helder. We hebben morgen een bwo met verschillende ministers, waarbij ik in kaart heb gebracht wat wij nu al verplicht zijn in allerlei andere natuurregelingen, om te kijken in hoeverre die overlappen met de nieuwe Natuurherstelverordening.

De heer **Krul** (CDA):

Een korte vraag. Ik heb een vraag gesteld over de Hoge Berg op Texel; niet "Teksel" maar "Tessel", maar dat terzijde. Ik ga de staatssecretaris denk ik een cadeau doen. Hij geeft namelijk aan in gesprek te gaan met de partij, Staatsbosbeheer. Zou hij willen toezeggen — daar hoeft geen datum bij, hoor — dat hij daar een keer op bezoek kan gaan? Het is zo'n prachtig cultuurhistorisch gebied, waar kleinschalige schapenhouderij plaatsvindt. Dat gaat al decennialang goed samen met de natuur, maar er staat heel veel druk op de ruimte daar. Als de staatssecretaris kan toezeggen dat hij daar een keer op werkbezoek wil, dan denk ik dat hij mij daar ook dankbaar voor is.

De **voorzitter**:

Wie wil daar nou niet heen, zou ik bijna willen zeggen.

Staatssecretaris **Rummenie**:

Ik ben u daar sowieso dankbaar voor. Sorry dat ik "Teksel" zeg. Ik heb hele goede herinneringen aan Texel. Het ging net al uitgebreid over persoonlijke ervaringen, maar bij mij begon het al heel jong — misschien herkennen mensen in de zaal dat — op schoolvakantie. Dan heb ik het nog over de lagere school. We gingen naar Texel. Dan leer je al heel snel: als een schaap op zijn rug ligt, dan moet je hem snel gaan helpen. Maar ik ken het eiland ook vanwege het feit dat er geëxperimenteerd wordt met zoute cultures op landbouwgebied, dus ik ga daar graag een keer samen met u op bezoek.

De **voorzitter**:

Dank u wel. We zijn aan het einde gekomen van de eerste termijn van de kant van het kabinet. Wij hebben nog dertien minuten in dit debat. Ik wil dus voorstellen om een hele korte tweede termijn te doen, 45 seconden per spreker. Eén minuut? Ja, kijk, als ik 45 seconden zeg, dan wordt het altijd één minuut. Maar laten we gewoon snel beginnen. De heer Soepboer.

De heer **Soepboer** (NSC):

Dank u wel. Dan gaan we dat snel doen. We hebben een heel mooi gesprek gehad, waar wat mij betreft met name het evenwicht in dit mooie gebied centraal staat. Ik denk dat het aan ons allen is om dat evenwicht ook in stand te houden en geen dingen te doen die het evenwicht dusdanig doen kantelen dat de bewoners van het gebied daar de negatieve effecten van ondervinden. Het is een prachtig gebied. We hebben allemaal gezegd dat het geen openluchtmuseum is, dus er moet ook het een en ander mogelijk zijn.

Het enige nieuwe wat ik in de tweede termijn nog wil vragen, betreft de garantie die de staatssecretaris — denk ik, maar het kan ook de minister zijn — ons kan geven ten aanzien van de bewoners bij die veerdiensten. Dan gaat het over verschillende tarieven in vergelijking met de mensen die daar op vakantie gaan, maar ook over de beschikbaarheid van plaatsen op een boot als het bijvoorbeeld om spoed gaat en ze met hun auto van het eiland af moeten. Kan daar iets geregeld worden?

Nou, dan zou ik in mijn tweede termijn natuurlijk een tweeminutendebat willen aanvragen, want er zijn toch een aantal zaken die voor mij gevoelsmatig nog niet genoeg uitgediept zijn. Dat zou ik graag plenair met u allen doen. Dan dienen wij zeker een aantal moties in.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Krul.

De heer **Krul** (CDA):

Voorzitter, ik zal het kort houden. Ik dank de bewindspersonen voor de uitvoerige en goede beantwoording. Ik ben ook heel blij met een paar mooie toezeggingen die ik heb binnengekregen.

Staatssecretaris Jansen gaf aan dat hij graag overtuigd wil worden. Het gaat even om het scholierenbootje. Ik ga volgend jaar een groot feest geven, want dan wordt mijn

zoontje 3. Ik wil daar graag ook een clown op bezoek, dus ik ga dat aanbesteden. Het interesseert me eigenlijk geen zak of de mensen die op die aanbesteding inschrijven, al een clownsneus of schoenen hebben. Ik zet die aanbesteding gewoon open en dan kijk ik wel wie zich daarop inschrijft. Zo zou het wat mij betreft ook moeten zijn met de vraag of er wel of niet een partij is die al een bootje heeft voor scholieren in die concessie, zou ik zeggen.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter. Ik hoop dat meneer Krul een clown gaat vinden.

De heer Krul (CDA):

Ik heb er hier genoeg!

(Hilariteit)

De heer Heutink (PVV):

Goed. Ik had een hele mooie tweede termijn voorbereid, maar die is dankzij deze clownsgrap ook weer volledig verdwenen.

Voorzitter. Ik denk dat we een ontzettend goed debat hebben gehad. Ik wil alle bewindspersonen ook bedanken. Ik moet eerlijk zeggen: ik mag al een aantal jaar in dit huis rondlopen en ik heb in het debat nog nooit zo veel gezond verstand gezien als vandaag. Ik hoop dat we die wind kunnen doorzetten en dat die ook richting de eilanden gaat waaien. Ik hoop ook dat we het gezonde verstand waarmee we hier vandaag met elkaar zaken bespreken — de bereikbaarheid op één zetten en rekening houden met die levensader op één zetten — kunnen blijven volhouden in deze commissie. Dat doet mij deugd. Daar wil ik u voor bedanken.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Pierik.

De heer Pierik (BBB):

Dank, voorzitter. Ik wil ook de bewindspersonen hartelijk danken voor hun mooie, duidelijke antwoorden en vooral ook de staatssecretaris van LVVN voor zijn inzet voor de vergunningverstrekking en de toekomstvisie voor de garnalensector. Ik zie die dingen graag tegemoet deze zomer. Mooi dat dat voortvarend aangepakt wordt.

Ik ben ook blij met de antwoorden van de minister over de watertaxi. Ik heb echt de indruk dat het een heel serieus onderwerp is en dat daar ook wel schot in komt.

Ik heb ten slotte nog wel een vraag aan de staatssecretaris van lenW over het scholierenbootje. Er is nogal wat gesteggel over geweest. Ik denk: als het om zo'n klein stukje gaat, zou het dan niet gewoon in een aparte concessie gestopt kunnen worden? Dat zou ook goed kunnen zijn voor de lokale ondernemers daar. Misschien kan hij daar straks nog even op reflecteren.

Dank.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Mevrouw Chakor.

Mevrouw **Chakor** (GroenLinks-PvdA):

Dank aan iedereen die een bijdrage heeft geleverd aan dit debat. Ik wil even terugkomen op de opmerking over het op tijd varen. Laat ik even vooropstellen dat wij de bereikbaarheid ook gewaarborgd willen hebben voor de hele dag, maar wij vinden het ook belangrijk dat er een vervoersconcept voor de Waddensystemen komt dat ook bij die Waddensystemen past, en niet dat we het Waddensysteem aanpassen aan het vervoersconcept. Ik had over die aanbesteding ook al gezegd dat we juist willen dat er afspraken worden gemaakt met de rederijen over betaalbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid, en dat deze afspraken ook met bewoners worden gemaakt, want die moeten wat ons betreft eerst komen, en niet de rederijen. De natuur is natuurlijk een belangrijke voorwaarde.

Ik heb één vraag voor staatssecretaris Rummenie. Als die outstanding values in de Omgevingswet zitten, zoals ik hoorde, waarom schrijft bijvoorbeeld minister Hermans dan dat ze geen vergunning kan weigeren op basis van de UNESCO-status, omdat die geen juridische status zou hebben? Volgens mij hebben we echt een knop waar we aan kunnen draaien, waar we nu geen gebruik van maken.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Mevrouw De Vries.

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):

Dank u wel. Dank ook aan de bewindspersonen voor de antwoorden en de toezeggingen, want we gaan er nog een boel onze richting op krijgen. Ik hoop dat de bewindspersonen ook de tijd nemen om eens een keer een uitgebreid werkbezoek aan het gebied te brengen en allerlei verschillende aspecten die daar spelen te gaan bekijken. Het is ook gewoon leuk.

Ik ben blij met de toezegging over geen verslechtering van de bereikbaarheid. Dat zullen we niet toestaan, zoals de minister aangaf. Ik moet wel eerlijk zeggen dat ik dan nog wel een reactie wil over dat scholierenbootje, want ik kan dat niet heel goed met elkaar rijmen.

De financiële transparantie van de reders in de concessie vind ik echt wel cruciaal, dus misschien dat ik daar in het tweeminutendebat nog op terugkom.

Een laatste vraag wat mij betreft — daar kwam ik in mijn eerste termijn niet aan toe — gaat over vaargeul de Boontjes vlakbij Harlingen. Er loopt op dit moment een pilot. Ik zou het wel fijn vinden als we op de hoogte gehouden worden van de resultaten van die pilot. Ik zie de minister nu heel moeilijk kijken, maar het is zijn onderwerp volgens mij.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik kijk even naar de bewindspersonen of zij ... Mevrouw De Vries?

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):

Nog even een laatste nabrand, want de staatssecretaris van IenW hintte op een

concessie voor vijf jaar. Ik ben benieuwd wanneer de beslissing daarover valt en hoe wij daarover geïnformeerd worden.

De voorzitter:

Helder. Ik kijk even naar mijn rechterzijde. Kunnen we direct doorgaan met de beantwoording? Ik zou dat gezien de tijd wel graag zien. Zaken die niet beantwoord kunnen worden, kunnen middels een verzamelbrief beantwoord worden. Dat is een suggestie van mijn zijde om te kijken of we de snelheid erin kunnen brengen.

Staatssecretaris Rummenie:

Nog even over de vraag van mevrouw Chakor, voorzitter. De Universal Outstanding Values zijn nog niet vertaald in de Omgevingswet. Daarom heeft mijn collega u dat bericht.

De voorzitter:

Helder. De minister.

Minister Madlener:

De laatste vraag heb ik niet scherp. Die ga ik in de verzamelbrief Maritiem beantwoorden. Het is wel opgeschreven als vraag.

Heel kort, voorzitter. Ik heb niet veel extra vragen gekregen. Het was een goed debat. Het sterkt ons ook in het gevoel dat wij op de goede weg bezig zijn. Wat betreft de bereikbaarheid voor de bewoners: het moet geen museum worden. Ik denk dat dit een heel goed geluid is, dat geruststellend is voor heel veel mensen.

De enige vraag die ik nog heb gehoord die aan mij gericht was, betreft het tijvaren. Ik begrijp de wens van PvdA-GroenLinks, maar we doen het op dit moment niet. Als we het nu wel gaan doen, betekent dit gewoon een verslechtering van de bereikbaarheid. Ik denk dat dat niet de bedoeling is. In die zin vind ik dat geen optie.

De voorzitter:

Dank u wel. De staatssecretaris.

Staatssecretaris Jansen:

Voorzitter. Eerst de garantie van zitplaatsen en tarieven voor eilandbewoners. Dit was een vraag van NSC. Beide onderwerpen staan in de nota van uitgangspunten en komen in het programma van eisen terecht. Die gaan we natuurlijk nog bespreken met de bewoners. Uiteindelijk moet daar een goed product voor uit de bus komen richting de nieuwe concessie.

Het tweede is het scholierenbootje. Mijn zoon is trouwens gisteren 18 geworden. Hij wilde geen clown, maar andere dingen. Los daarvan: ik snap uw vraag echt. Ik heb even laten nakijken wat er aan de hand is. In de huidige concessie zit het scholierenbootje niet. Bij de overgang naar een nieuwe concessiehouder is er ook een overnameregeling voor de schepen die er op dit moment zijn. Dat gaat om alle schepen binnen de huidige concessie. Het scholierenbootje valt daarbuiten. Op het moment dat dat wordt meegenomen is dat een onevenredig voordeel voor de huidige concessiehouder.

Maar misschien ter tegemoetkoming aan u, vertel ik u wat een optie is. We gaan in de

komende periode verder met het uitwerken van het programma van eisen. Dat komt in concept voor de zomer naar de Kamer. Daar kunt u zelf ook nog zaken toevoegen die u hierin essentieel vindt. Dat is volgens mij een prima tussenstap die we kunnen nemen. Later dit jaar wordt het programma van eisen definitief vastgesteld.

De voorzitter:

Er lag nog een vraag van mevrouw De Vries over de concessie voor vijf jaar.

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):

Wanneer valt het besluit om de concessie Oost met vijf jaar te verlengen? Of wordt voor de langere variant gekozen?

Staatssecretaris **Jansen:**

Ook dat wordt in het programma van eisen meegenomen.

De voorzitter:

Dank. Dank voor de beantwoording in de tweede termijn aan de kant van het kabinet. Dan hebben we alleen nog wat administratie te doen. Ik zie dat er een zestal toezeggingen is gedaan, maar allereerst wil ik noemen dat de heer Soepboer van NSC een tweeminutendeбат heeft aangevraagd. Dat staat genoteerd.

Dan de toezeggingen.

- De eerste toezegging is dat de minister een brief stuurt met de stand van zaken met betrekking tot de overdracht van de haven Oudeschild van Rijkswaterstaat aan de gemeente Texel en geeft daarbij ook een update over de overdracht van de haven van Terschelling. Dat is een toezegging aan de heer Krul en mevrouw De Vries.

De vraag is nog even wanneer we die brief kunnen verwachten.

Minister **Madlener:**

Voor de zomer.

De voorzitter:

Ik hoor nu dat er wordt onderhandeld. Het kan iets eerder. We noteren "mei"? Ja, we noteren "mei".

- De tweede toezegging is dat de minister de Kamer een overzicht stuurt van wat er allemaal speelt rondom de bereikbaarheidsopgave van de Waddeneilanden, voordat het programma van eisen voor een nieuwe concessie van de Friese Waddenveren naar de Kamer komt. Dat is een toezegging aan mevrouw Chakor.

Ook hierbij is de vraag wanneer dat kan. Voor de zomer, hoor ik. Dat is in combinatie met het programma van eisen.

- Toezegging nummer drie. De minister informeert de Kamer in februari indien mogelijk over de plannen voor het herstel van de vuurtoren Lange Jaap in Den Helder. Dat is een toezegging aan de heer Krul van het CDA.
- Nummer vier. De staatssecretaris van IenW stuurt de Kamer voor de zomer een brief over de mogelijkheden om de Waddenveren aan te merken als openbaar vervoer. Dat is een toezegging aan de heer Soepboer.
- Nummer vijf. De staatssecretaris van LVVN zal de appreciatie van het advies van de Waddenacademie rond de zomer met de Kamer delen. Dat is een toezegging aan mevrouw Chakor.

Mevrouw De Vries zei buiten de microfoon dat toezegging vier al een bestaande toezegging is. Dat herken ik, maar we hebben 'm nog maar eens even genoteerd.

- Nummer zes. De minister informeert de Kamer in een verzamelbrief over de stand van zaken van de pilot over de vaargeul Boontjes. Deze toezegging is gedaan aan Kamerlid De Vries.

Dat is in de verzamelbrief Maritiem, heeft u net gezegd, toch?

Minister **Madlener**:

Ja.

De **voorzitter**:

Helemaal goed. Dan hebben we die administratie gehad. Dan rest mij niets anders dan uiteraard de bewindspersonen te bedanken voor hun aanwezigheid en de beantwoording in dit debat. Ook dank aan de leden, ook voor de flexibiliteit in de tweede termijn om het toch om 13.00 uur af te ronden met elkaar. Maar zeker ook een heel erg hartelijk dank aan alle mensen die hier op de publieke tribune dit debat hebben gevolgd. Sommigen waren hier al langer aanwezig ter voorbereiding van dit debat. Heel hartelijk dank voor uw komst hierheen. Ik wil dat ook graag zeggen tegen alle mensen die dit op afstand hebben gevolgd, vanaf de Wadden of daaromheen. Ik dank ook de griffie voor de ondersteuning en uiteraard het Kamerpersoneel. Ik sluit hiermee dit commissiedebat Wadden. Dank u wel.

Sluiting 13.00 uur.